



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2011

IX Legislatura

Núm. 832

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 51

celebrada el jueves 15 de septiembre de 2011

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento y ministro portavoz del Gobierno (Blanco López), para que explique:

- Los motivos por los que el Gobierno ha decidido la enajenación acelerada y precipitada del 90,05 por ciento de las sociedades concesionarias de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001141.) 2
- La negociación que está llevando a cabo el ministerio ante la Unión Europea en relación con el eje ferroviario del corredor del Mediterráneo y si en estas negociaciones se está contemplando la posibilidad de que Almería quede descolgada del trazado. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001135.) 17

— En qué situación real se encuentra el futuro del corredor mediterráneo a su paso por Alicante, Murcia y Almería. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001127.)	17
— El desarrollo de la línea de alta velocidad Madrid-Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense-Santiago, las actuaciones en el eje atlántico ferroviario, y la integración en las ciudades gallegas de la alta velocidad. A petición propia. (Número de expediente 214/000220.)	32
— Las previsiones del ministerio respecto a la licitación del AVE entre Olmedo y Ourense. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001033.)	32
— Con detalle el acuerdo del Consejo de Ministros de fecha ocho de abril de 2011 por el que reautoriza al Ministerio de Fomento la licitación, a través de Adif, del contrato de colaboración público-privada para la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras del montaje de vía de la nueva conexión de alta velocidad en el tramo comprendido entre Olmedo (Valladolid), Zamora y Ourense, así como el mantenimiento del tramo Olmedo-Ourense-Santiago de Compostela. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001078.)	32
— El proceso de licitación por el procedimiento del concurso público convencional de las obras de acceso en alta velocidad a Galicia en el tramo Requejo-Ourense, así como de la programación presupuestaria para tal finalidad. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001082.)	32

Se abre la sesión a la una y cincuenta minutos de la tarde.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO (BLANCO LÓPEZ), PARA QUE EXPLIQUE:

- **LOS MOTIVOS POR LOS QUE EL GOBIERNO HA DECIDIDO LA ENAJENACIÓN ACCELERADA Y PRECIPITADA DEL 90,05 POR CIENTO DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE LOS AEROPUERTOS DE MADRID Y BARCELONA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/001141.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a una nueva sesión de la Comisión de Fomento, con la presencia del ministro, don José Blanco, a quien le damos una cordial bienvenida, así como a los altos cargos de Ministerio de Fomento que le acompañan.

Antes de darle la palabra al ministro de Fomento, simplemente quiero recordarles un par de cuestiones. En cuanto a los bloques primero y segundo, tras intervenir el ministro, el Grupo Popular tomará la palabra al ser el

grupo que ha pedido la comparecencia y posteriormente intervendrán los grupos que lo soliciten. En cuanto al tercer bloque, al existir distintas peticiones, las intervenciones serán de menor a mayor. Quiero recordarles que son comparecencias separadas y, por tanto, posiblemente se alarguen en el tiempo, de ahí que les pida de manera excepcional —saben que la Presidencia suele ser generosa siempre— en este caso concreto que sean rigurosos en el tiempo que se les asigna, que son diez minutos para la intervención y luego de tres a cinco minutos para la réplica. Por tanto, por favor, para que no tenga que estar llamando al orden, les pido sujeción al tiempo que tenemos pactado.

Por último, ya que vamos a dar comienzo inmediatamente y debido a la larga sesión que nos espera, quiero decirles que se ha preparado en una sala anexa que luego les diremos, a partir de las tres y media, un pequeño tentempié, con la austeridad propia de los tiempos, pero me imagino que será suficiente para aguantar hasta las ocho que preveo que puede durar hoy la Comisión.

Dándole de nuevo un cordial saludo y la bienvenida a don José Blanco, ministro de Fomento, tiene la palabra para el primer punto del orden del día.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): Señorías, comparezco en la Comisión a petición de varios

grupos parlamentarios en las diferentes comparecencias pero, como saben, a lo largo de este tiempo mi trayectoria ha sido comparecer reiteradas veces en la Comisión. En un periodo tan corto de tiempo creo que soy uno de los ministros que más ha comparecido y, por lo tanto, creía que tenía que hacerlo también sustanciando las solicitudes sobre temas importantes que me han pedido a lo largo de este verano, y aunque estamos en el tramo final de la legislatura no quiero rehuir ningún debate, ningún contraste de pareceres y desde luego aceptaré como siempre con toda deportividad las críticas y las posiciones diferentes. En este sentido, voy a dar comienzo a la primera de las comparecencias en relación con las concesiones de Barajas y El Prat. Es verdad que algo de esto ya hemos vivido en el Pleno que acaba de concluir en relación con un tema colateral pero que tiene que ver con este.

En relación con esta comparecencia, comparezco a petición del Grupo Popular para dar cuenta de los últimos avances en la reforma del modelo aeroportuario que estamos llevando a cabo. Voy a hacer una exposición de los últimos pasos dados en este proceso de concesiones, pero antes quiero remarcar algunos principios políticos y económicos en torno a la reforma del sector aeroportuario que me parecen importantes. Esta reforma es un eje central de la política del Gobierno en materia de transportes. Ya en mi primera comparecencia para presentar las líneas generales de la acción del Ministerio de Fomento lo señalé como un elemento sustantivo. La reforma del sistema aeroportuario es la fase medular de la reforma estructural que estamos llevando a cabo en el sector aéreo, reforma estructural en la que hemos avanzado para mejorar la competitividad de nuestros servicios de navegación, para mejorar la eficiencia de nuestros aeropuertos y para mejorar la seguridad y la transparencia del sector. En todo este conjunto de reformas hemos contado con un importante respaldo y participación política de todos los grupos, respaldo y participación que quiero agradecer y personificar en todos los miembros de esta Comisión. Juntos hemos vencido dificultades, hemos hecho frente a importantes desafíos y planteamos nuevas soluciones a los nuevos problemas y, lo que es más importante, estamos cosechando buenos resultados.

Las reformas introducidas en navegación aérea nos han posibilitado en 2010 congelar todas las tasas aeroportuarias y de navegación, en 2011 congelar la tarifa de aproximación y reducir la de ruta en un 7,8 por ciento, y en 2012 rebajaremos de nuevo las tasas de ruta otro 7,2 por ciento hasta alcanzar un total del 15 por ciento. Hemos flexibilizado la diferencia de tarifas entre aeropuertos, mejorando la relación entre ingresos e inversiones realizadas, y hemos ahorrado 125 millones de euros en costes para las compañías aéreas. España ha pasado de ser el país de Europa con las tarifas de ruta más caras a tener unas tarifas más competitivas, más competitivas que Italia, Reino Unido, Alemania, Bélgica, Suecia o Suiza, y la estabilidad en la prestación de los

servicios de navegación y las tarifas más competitivas están colaborando, sin lugar a dudas, en la recuperación de los tráficos. Todos los indicadores de tráfico de este año presentan una evolución positiva, en especial el tráfico de pasajeros, que ha aumentado un 7,3 por ciento en relación con el mismo periodo del año 2010, y en la carga, que ha aumentado un 4,3 por ciento. Destacan, señorías, los buenos resultados del aeropuerto de Barcelona, cuyo incremento de tráfico de pasajeros ha sido del 20,5 por ciento, y de los aeropuertos turísticos de Canarias, un 13 por ciento más, y de Baleares, un 8,5 por ciento más.

Tanto la puntualidad de las compañías aéreas como la de operaciones de navegación aérea también han mejorado, pese al aumento del tráfico. La puntualidad de las compañías aéreas ha mejorado 6 puntos porcentuales en el conjunto de los aeropuertos de la red, del 64,2 por ciento del año 2010 al 70,2 por ciento de este año 2011. En el ámbito de la navegación aérea, la puntualidad ha mejorado significativamente en Madrid-Barajas, que aumenta 9,9 puntos porcentuales —es decir, pasa del 79,8 por ciento al 89,7 por ciento—, y en Barcelona-El Prat, que sube 6,4 puntos, pasando del 83,3 por ciento al 89,7 por ciento. Estos resultados —los resultados a los que acabo de referirme— también nos han permitido adelantar la entrada en beneficios de AENA en cuatro años. Así, la entidad alcanzará beneficios el próximo año 2012, cuando la previsión era que lo hiciera en el año 2016. Además, hemos avanzado en seguridad con la modificación de la Ley de Seguridad Aérea. Esta ley nos permite implantar una nueva cultura de la seguridad desde un enfoque más preventivo, a la vez que mejoramos la regulación para investigación de accidentes y reforzamos el órgano de supervisión en la materia, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Por tanto, la reforma estructural del sector aéreo es una tarea imparable —a algunos les puede parecer que va incluso demasiado lenta— que cuenta con el aval, en diferente intensidad, de la mayoría de los grupos de la Cámara y también con el refrendo de los resultados que ahora les acabo de comentar.

Dentro de esta reforma global, como decía, el nuevo modelo aeroportuario es la pieza central y, por eso, considero conveniente enumerar, en primer lugar, los motivos que nos han llevado a hacer esta reforma. Primero, por la relevancia de nuestra industria turística, que representa el 10 por ciento de nuestro producto interior bruto. Tres —lo he dicho en muchas ocasiones— de cada cuatro turistas entran en España y lo hacen por nuestros aeropuertos. Por tanto, la reforma de nuestro sistema aeroportuario se contempla como un impulso de primer orden a uno de nuestros motores importantes, sustantivos de nuestra actividad económica. Segundo, porque el entorno económico del sector ha cambiado mucho desde que se configuró el anterior modelo en el año 1991, año de creación de AENA. En este tiempo se ha completado prácticamente el proceso liberalizador en el sector de las compañías aéreas, se ha transformado su modelo de

gestión con importantes cambios corporativos, privatizaciones y fusiones, y hoy hay nuevas exigencias de destino, de calidad y de seguridad con nuevas herramientas tecnológicas y un entorno competitivo absolutamente globalizado. La aparición de las compañías de bajo coste, que en España supone ya más del 45 por ciento del mercado, ha cambiado la relación con los usuarios. Han popularizado este transporte, introducido nuevas rutas y nuevos modelos de negocio. La presencia de cada vez más compañías aéreas ha situado la competencia en precios de las tarifas aeroportuarias y de navegación como un elemento decisivo para la distribución de la oferta. En este tiempo también ha evolucionado nuestro sector turístico. España ofrece más destinos turísticos y más diferenciados, con elementos estratégicos que son definidos desde una óptica pegada al territorio, en la que participan comunidades autónomas y las empresas turísticas locales. Por tanto, parece lógico que la estrategia de los aeropuertos tenga en cuenta esta realidad autonómica y esta realidad local de nuestro país.

También ha evolucionado durante estos años el marco regulador de la Unión Europea. En Europa estamos inmersos en un proceso para dotarnos de un espacio aéreo unificado. El nuevo marco europeo está propiciando una clara separación de funciones entre, por un lado, los prestadores de servicios de navegación aérea y, por otro, los servicios de gestión aeroportuaria. En estos últimos se está consolidando un enfoque más empresarial, con fórmulas societarias que lo sitúan plenamente en el ámbito mercantil. Esto es lo que ocurre en todo el ámbito europeo, aunque, a juzgar por lo que escuché, algún portavoz parlamentario todavía no es consciente de ello. Por tanto, nuestra realidad económica, en la que nuestros aeropuertos son una pieza vital, los cambios que han operado en el sector turístico y en el sector aéreo y las reglas de juego con las que nos estamos dotando en Europa, hacían imprescindible llevar a cabo una reforma de modelo aeroportuario en los términos en los que lo estamos haciendo.

Esta reforma no se hace ni despacio ni deprisa, se hace en el momento y con el ritmo oportuno. ¿Por qué? Porque contamos ya con unas infraestructuras de primer nivel que debemos y tenemos la obligación de rentabilizar al máximo. Los países más avanzados en nuestro entorno ya lo han hecho y es una reforma básica en estos momentos en los que el sector turístico y el tráfico de mercancías se recuperan con fuerza. Por tanto, el nuevo modelo de gestión aeroportuaria permite impulsar la reactivación económica con más servicios aeroportuarios —y, por cierto, más ingresos para el Estado—, refuerza el liderazgo de AENA y mejora los servicios que reciben tanto los ciudadanos como las empresas. Por tanto, lo hacemos en el momento oportuno para sacar el máximo rendimiento. Es una reforma que estamos haciendo con diálogo con los agentes del sector, con diálogo con los representantes de los trabajadores —que algún portavoz parlamentario tampoco le ha dado la importancia que tiene o ha minusvalorado el acuerdo con los trabaja-

dores— y de acuerdo con los partidos que han querido participar. Todo ello con un diálogo intenso y acordado también con las comunidades autónomas, singularmente las comunidades autónomas donde se va a hacer la concesión aeroportuaria: la Comunidad Autónoma de Madrid y la Comunidad Autónoma de Cataluña. Es una reforma realizada con absoluta transparencia y rigor. Creemos que el modelo elegido es el más equilibrado y acorde con los intereses del país. Un modelo que aumenta la competencia, como decía el portavoz don Pere Macias hace un momento, entre nuestros principales aeropuertos; que introduce elementos liberalizadores; que asegura, señorías, el mantenimiento de la red; que mantiene el carácter público de AENA y que da más participación a los territorios para que puedan colaborar en la gestión de sus aeropuertos. Es un modelo que introduce la participación privada en la gestión de Barajas y El Prat y en el capital de AENA Aeropuertos; una participación para la que se ha fijado un proceso flexible y transparente que maximice en cualquier circunstancia el interés público.

Dicho esto y comentando los principios generales de la reforma y el contexto en el que se produce, paso a informarles de los últimos pasos que hemos dado. El pasado 15 de julio autorizamos en el Consejo de Ministros la creación de las sociedades concesionarias de los aeropuertos de Madrid Barajas y Barcelona El Prat, así como la venta de hasta un 49 por ciento del capital de AENA Aeropuerto S.A. En relación con la entrada de capital privado en AENA Aeropuertos, manteniendo —y quiero reiterarlo— en todo caso su titularidad pública, tanto el plazo de ejecución de las colocaciones de capital como los porcentajes definitivos dependerán en todo caso de las condiciones del mercado y buscarán siempre obtener el máximo valor para la empresa. Pero me quiero centrar en el proceso que es objeto de la comparecencia y que está más avanzado, que es el de las concesiones de los aeropuertos de El Prat y Barajas.

Una vez autorizada la creación de las sociedades, como les decía, el pasado 15 de julio por el Consejo de Ministros, se envió la documentación al Consejo Consultivo de Privatizaciones, que emitió dictamen favorable el pasado 27 de julio. Dos días después de dicho dictamen favorable, el 29 de julio, autorizamos en Consejo de Ministros la licitación del 90,05 por ciento del capital de las sociedades concesionarias de los dos aeropuertos. El proceso de licitación comenzó el 30 de julio y consta de dos fases. Una primera fase en la que las empresas interesadas en participar en el proceso deben presentar la documentación precisa para acreditar que cumplen los criterios técnicos y económicos para poder pujar por las concesiones. En relación con los requisitos económico-financieros, las empresas interesadas deben acreditar unos activos totales en balance por importe igual o superior a 3.000 millones de euros. Por lo que se refiere a los criterios técnicos, se exige experiencia en materia de gestión de aeropuertos. Esta experiencia se acredita siempre que gestionen aeropuertos o terminales de aéro-

puertos o que tengan una participación accionarial superior al 25 por ciento en gestores aeroportuarios con un tráfico total superior a 25 millones de pasajeros en el pasado año 2010. Además, las agrupaciones con consorcios de empresas deben contar al menos con un integrante con experiencia en gestión de aeropuertos, que cuente a su vez con una participación de al menos un 20 por ciento en el consorcio. El pasado 5 de septiembre finalizó el plazo que las empresas tenían para presentar la documentación que acredite todos estos requisitos. Así, hemos conocido que se han presentado un total de siete consorcios de empresas y hay seis empresas interesadas en cada aeropuerto. No me corresponde a mí valorar los consorcios, pero sí quiero destacar aquí que el elevado número de empresas interesadas en participar en este proceso muestra, en primer lugar, el interés económico y estratégico que despiertan los principales aeropuertos de nuestro país. En segundo lugar, también demuestra la confianza en el futuro de nuestra economía, y en particular del sector del transporte. Por último, refleja la idoneidad del modelo de gestión aeroportuario que hemos elegido. Una vez presentada la documentación que acredite la capacidad económica y técnica de los consorcios, esta semana se ha comprobado que los siete consorcios cumplen los requisitos exigidos. Por tanto, estamos ya en la segunda fase de preparación y selección de las ofertas. En esta fase, los consorcios tendrán a su disposición información sobre los activos de la concesión, documentación operativa, técnica, legal y financiera, para poder presentar la oferta económica con fecha límite el 31 de octubre. Esta segunda fase concluirá con la adjudicación de las concesiones en el mes de noviembre. Antes de dicha adjudicación —adjudicación definitiva—, como saben, es preciso volver a solicitar un nuevo dictamen del Consejo Consultivo de Privatizaciones. El precio de la concesión, como también conocen, consta de dos partes. Un canon inicial de un mínimo de 3.700 millones de euros para Barajas y 1.600 millones de euros para El Prat y un canon anual configurado como el máximo entre un valor mínimo anual y el 20 por ciento de los ingresos totales del aeropuerto. La concesión tendrá una vigencia de veinte años, que se puede prorrogar por otros cinco. Una vez adjudicadas las concesiones, las empresas adjudicatarias dispondrán de un máximo de tres meses para hacerse cargo de la gestión de los aeropuertos. Por tanto, prevemos que en la primavera del año 2012 como muy tarde, los aeropuertos de El Prat y Barajas ya estén gestionados por estas empresas.

Además, en el marco de la reforma del sector aéreo, el pasado 26 de agosto, el Consejo aprobó, como expliqué hace un rato, la creación de una comisión de regulación económica aeroportuaria. Esta Comisión —lo he dicho— será un instrumento fundamental del nuevo modelo de gestión aeroportuaria y complementa la trasposición de normativa comunitaria para que las tarifas aéreas se fijen con independencia, objetividad y transparencia. Otro elemento importante para el correcto funcionamiento de las concesiones es su supervisión.

Durante el último trimestre del año 2011, tal y como habíamos anunciado, se crearán las sociedades de vigilancia y control de las concesiones, de acuerdo a lo que ha establecido este Parlamento. En las mismas tendrán una participación determinante las comunidades autónomas, así como los agentes económicos y los ayuntamientos implicados. En definitiva, se trata de un proceso que estamos llevando a cabo siguiendo escrupulosamente el calendario, con los principios de concurrencia, objetividad y transparencia imprescindibles en todo proceso de concesiones, un proceso dentro de otro más amplio, como es la reforma del sector aéreo en su conjunto. Con esta reforma damos un paso más en la mejora de la competitividad de este estratégico sector, en el que estamos implantando un intenso proceso de reformas que, como les decía, ya está dando buenos resultados.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación damos la palabra a los diferentes grupos parlamentarios, comenzando por el grupo peticionario. El señor Ayala tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Muchas gracias, señor ministro, por su comparecencia y por sus explicaciones.

El Grupo Parlamentario Popular quiere hacer una previa declaración y una previa matización. Como usted bien sabe, nosotros hemos estado siempre, desde el primer momento, dispuestos a llegar a un acuerdo, a colaborar con el Grupo Parlamentario Socialista, con el Gobierno en definitiva, como lo habíamos hecho en otras ocasiones, y es verdad que nuestra disposición y la del ministro —no me duele ninguna prenda en decirlo— inicialmente había sido así. Con independencia de lo que aquí se haya dicho hoy, desde diciembre de 2009 hasta la fecha se ha cambiado cinco veces lo que podía ser el modelo aeroportuario, y sobre todo se han ido cambiando de forma tan importante los planteamientos por parte del Gobierno que el Grupo Popular, lejos de querer romper su compromiso de colaborar y ayudar a tener un modelo estable, funcional, operativo y de futuro de nuestros aeropuertos, se ha visto sorprendido por una actuación en la que se han mezclado conceptos, en la que se han precipitado acontecimientos y en la que en los calendarios —que luego analizaremos y a los que el ministro ha hecho referencia— han ido anteponiéndose gestiones que no responden a un criterio lógico y temporal de cómo se tienen que ir haciendo la cosas.

En esa definición —probablemente será por falta de conocimientos del que les habla— hemos visto que se ha mezclado todo. Se habla de privatizar cuando se decide vender hasta el 49 por ciento de AENA, que se decide el 3 de diciembre, pero hasta esa fecha estábamos hablando del 30 por ciento. Eso no es privatizar. Se habla de liberalizar cuando se habla de concesionar la explotación de Madrid y Barcelona a una sociedad de la que se va a vender a su vez el 90,05 por ciento. Eso no es liberalizar. Liberalizar es que haya libre gestión aeroportuaria. Por tanto, mezclamos vender con privatizar y

confundimos externalizar con liberalizar. Vemos que el Gobierno quiere vender, privatizar, concesionar, externalizar. Eso se está haciendo cuando, a pesar de los datos que dice el ministro, peor funciona y mayor deuda acumula AENA. Es una evidencia que el funcionamiento de AENA ha empeorado desde el año 2004. Es verdad que AENA acumula una deuda de 13.400 millones de euros y que se hace más delicada porque desde 2006 —no estaban los actuales gestores al frente de la compañía, ni el actual ministro— se empezó a perder dinero en la gestión ordinaria hasta 1.819 millones. Nos encontramos en una situación, señor ministro, en la que, en términos de solvencia, el endeudamiento de AENA es de veinte veces el Ebitda. Para los que no entendemos una palabra y nos atrevemos a introducirnos en las finanzas y en las valoraciones empresariales, cualquier tratado que analizamos dice que esto es una barbaridad. Usted ha dado hoy unas cifras de mejora de actividad, de actuación y de números de AENA. Me alegro con toda sinceridad. AENA tiene que funcionar bien, España necesita a AENA y que el turismo tenga una garantía y una seguridad en las bases más importantes del transporte de España, pero a fecha de hoy tenemos que Barajas y El Prat tienen el triste honor de encabezar, primero y segundo, el ranquin de retrasos acumulados en 2011. Han mejorado en agosto de este año, es verdad, sobre todo porque Atenas ha disparado sus cifras y ya el caos interno también se ha trasladado a los aeropuertos, pero en el acumulado del ejercicio Barajas y El Prat son primero y segundo en retrasos. Además, señor Blanco, encontramos que las cifras que tiene AENA en este momento, en el que precede a la venta de sus dos buques insignia, no son de lo más presentable. Fíjese, AENA pierde 3,10 euros por pasajero en el año 2010 y tiene una pérdida acumulada de 65,54 por pasajero. Si nos fijamos en los aeropuertos que se van a privatizar, Barajas tiene una pérdida acumulada de 129,14 y El Prat de 70,15, muy por encima de la media. Si quiere usted que hablemos de operaciones, Barcelona pierde 522,37 euros por movimiento en el año 2010 y Barajas 717,48, cuando la media de AENA es de 282,40 euros. Esas cifras son las que demuestran la capacidad de gestión de los aeropuertos a cuya liberalización estamos procediendo, enajenación en definitiva, venta del 90,05 por ciento de las sociedades concesionarias que se han creado hace poco. Usted nos ha vendido aquí la rebaja de las tasas y nuestra competitividad. Solo ha sido la de ruta, señor ministro; la tasa de aterrizaje ha subido, la de seguridad también, la de pasajero ha subido casi 2 euros para los comunitarios y ha bajado 60 céntimos para el resto del mundo. Pasarelas, mostradores, locales, mercancías, etcétera, suben un 8,3 por ciento. Son las cifras que da AENA. Ha bajado, es verdad, la de ruta, pero no las demás. Aquí no estamos hablando de navegación aérea, señor ministro, estamos hablando de los aeropuertos y de su enajenación. Por tanto, esta es una cuestión en la que hay que tentarse mucho la ropa.

Luego, la actuación del Gobierno en cuanto a los calendarios, a los cuales usted aquí ha hecho referencia, es febril. A los dos días del anuncio de elecciones generales el Consejo de Ministros anuncia el proceso de venta de la empresa pública. Fíjese, 15 de julio, el Consejo de Ministros acuerda la creación de dos sociedades concesionarias de Madrid y Barcelona. El 26 de julio ya se pide el informe del consejo consultivo. El mismo día se constituyen las sociedades. Al día siguiente se produce el informe más el acuerdo sobre las concesiones en el consejo de administración de AENA Aeropuertos. El 29 de julio, al día siguiente, el Consejo de Ministros autoriza la licitación del 90,05 de ambas sociedades. El 30 de julio convocan públicamente la licitación. El 5 de septiembre, con todo agosto por medio, plazo de presentación de ofertantes. El 15 de septiembre, selección de licitadores, lo han adelantado ustedes dos días. El 15 de noviembre —era la fecha inicial, ahora lo han vuelto a rebajar al 31 de octubre— eran las ofertas vinculantes para los licitadores. Y según las fechas que ustedes habrían hecho públicas, en la segunda quincena de noviembre será la selección definitiva de las ofertas. Este calendario, señor ministro, no es presentable, entre otras cosas porque estamos hablando de que un gobierno en funciones va a hacer la mayor operación de enajenación de los activos que tenemos en España en este momento. Además, eso se hace por el consejo de administración de AENA, que está en el plenísimo ejercicio de sus funciones, pero que tendrá que ser renovado como consecuencia de las elecciones que ya se hayan celebrado cuando haya tomado el acuerdo. Señor ministro, si el Gobierno hubiera sido así de rápido para abordar la crisis económica, otro gallo nos cantarían. Por lo visto, solo tenemos interés en privatizar AENA y no en salir de la crisis.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, le queda un minuto.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor presidente, voy terminando.

Fíjese si se está poniendo el carro antes de los bueyes que ni siquiera está redactado el real decreto de establecimiento de precios privados. Usted mismo lo ha dicho. Todavía no están creadas las sociedades de vigilancia. Estamos haciendo todo eso en el peor momento que se podía hacer, es decir cuando AENA no está en ningún caso consolidada en su situación financiera. Por tanto, señor Blanco, menos prisas, más rigor y dejemos que cada cosa se haga en su momento. No se puede tener desde febrero una actividad enfermiza por el procedimiento de asistencias técnicas para activos, asistencias para la fórmula jurídica, asistencia técnica para la salida a bolsa, licitación de las torres de control, licitación de las sociedades concesionales, y todos los plazos se solapan en un clarísimo atentado a la seguridad jurídica y a la pureza del procedimiento. Por tanto, señor Blanco,

vamos a hacer las cosas pausadamente y bien y nos volverán a encontrar en el camino.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ayala por ajustarse al tiempo estrictamente.

Señor Jorquera, ¿quiere comentar algo?

El señor **JORQUERA CASELAS**: Muy brevemente. El BNG ha manifestado en reiterados debates sus discrepancias con el nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Por agilizar el debate de esta Comisión que se presume larga, no voy a reiterar los argumentos dados. Prefiero reservarme para el tema que nos preocupa en el día de hoy, que es el punto relativo al AVE a Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra la señora Buenaventura.

La señora **BUENAVENTURA PUIG**: En nombre en este caso de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y Esquerra Republicana tampoco vamos a manifestar nuestro posicionamiento, que ya lo hemos expresado en distintas comisiones y hace poco en el Pleno, en el sentido de que no estamos de acuerdo con el modelo de gestión que propone el Gobierno sobre el tema de los aeropuertos, y no lo voy a repetir. Lo que nos gustaría es que el ministro explicase mucho mejor, tal como decía el portavoz del Grupo Popular, el porqué de tanta prisa, el porqué de este calendario de privatización y adjudicación de los concursos con tanta rapidez, teniendo en cuenta que hemos tenido el mes de agosto, un mes bastante inhábil, y pensando que hay unas elecciones el 20 de noviembre.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor ministro, personalmente también he podido expresar algunas opiniones en el transcurso del Pleno que acaba de celebrarse sobre cómo ve este grupo, el del PNV, cómo se ha ido gestionando el llamado nuevo modelo aeroportuario. No voy a volver sobre los argumentos que ya he expuesto, pero me gustaría hacer alguna que otra indicación. Dice usted que ni despacio ni deprisa. Tres años y cincuenta días para acabar aquí ¿es deprisa?, ¿es despacio?, ¿es justo lo que había que haber hecho?, ¿qué opina usted? Porque de esto hablamos hace tres años y cincuenta días, me refiero al Gobierno socialista. ¿Esto es deprisa?, ¿es despacio?, ¿esto qué es? Lo digo por saber qué significan estas frases genéricas luego, cuando se asientan en calendarios. Segundo, yo entiendo que las cosas, como todo en la vida, hay que hacerlo paso a paso, a poder ser con un rumbo, sabiendo dónde se acaba.

Yo no sé dónde acaba ese nuevo sistema aeroportuario español. Sé dónde va a acabar después de estas medidas lo que va a ocurrir con El Prat y Barajas, bueno, más o

menos, como intentaré explicar a continuación. Si me remito a lo que se dijo aquí mismo hace tres años y cincuenta días... El Consejo de Ministros y la ministra dijeron: va a haber dos casos, que son El Prat y Barajas. Eso sí ha estado claro desde un comienzo. Todavía recuerdo vagamente que el presidente del Gobierno al día siguiente o a los dos días de aquel Consejo de Ministros fue a Canarias y dijo: igual hay alguno otro más también. Eso se debió a que entonces el presidente del Gobierno de Canarias le dijo: oiga, ¿por qué solo dos?, ¿por qué eso no es aplicable a otros? Quiero decir que no tengo nada en contra de que en Barajas y en El Prat se esté avanzando, y entiendo que buena parte del sistema aeroportuario está ahí, pero también me gustaría saber si el Gobierno socialista que anunció hace tres años y cincuenta días lo que anunció sabe dónde quiere acabar, porque así sabré lo que va a pasar con mis pequeños aeropuertos, insignificantes pero para mí muy necesarios, de Bilbao, de Vitoria, de San Sebastián, de Pamplona, etcétera. Ya me gustaría saber que hay un nuevo modelo en el que eso tiene un cierto encaje, porque decir que estamos haciendo un modelo aeroportuario que tiene que ser sostenible y tiene que sostener —dice— el conjunto del sistema aeroportuario ¿qué significa? Porque el otro no sé cómo va a quedar. ¿Significa que lo demás va a seguir igual, no va a seguir igual? ¿Las tarifas que ahora se van a poner a El Prat y Barcelona van a compensar gastos...? Mire, yo tengo preguntas, no tengo respuestas, pero también deberá reconocerme, señor ministro, que hasta el día de hoy tampoco hemos recibido respuestas claras por parte de ustedes. Sí que todo va, y yo no digo que no va, incluso con el apoyo de mi grupo.

No he escuchado nunca que AENA ande mal, nunca a ningún ministro ni a ninguna ministra; nunca, al contrario. Si quiere, le animo a leer la comparecencia que hizo la ministra Magdalena Álvarez, la primera en que hacía referencia a este tema de cómo se iba a implantar un nuevo modelo aeroportuario. De los 50 minutos de su comparecencia, que cronometré, y ustedes recordarán, solo 5 minutos habló del nuevo modelo aeroportuario. En el resto, 45 minutos, ¿de qué habló? De lo bien que estaba AENA, de lo magníficamente bien que estaba. Es decir, este es un sonsonete que ministro a ministro y ministra a ministra siempre está bien. Digo yo: pues seguirá estando bien; pues de victoria en victoria a veces se suele ir hasta la derrota final. Yo deseo que salgan bien estos pasos que ustedes están dando; deseo que salgan bien, que las cuentas estén bien hechas, que sepamos lo que estamos haciendo y que el final sea un buen final, pero permita que al menos algunos dudemos.

Ayer en la Comisión de Fomento escuchamos a una asociación de víctimas del accidente de Spanair. Vinieron y expusieron sus puntos de vista —mire, fue para poner los pelos de punta; se lo digo como lo escuché; no sé si tienen razón o no tienen razón; no lo sé, pero fue para poner los pelos de punta— sobre aspectos tan sustanciales en un nuevo sistema y en el viejo como es el tema

de seguridad. Nosotros podemos decir desde el discurso político que las cosas siempre van bien, pero los usuarios empiezan a decir que las cosas no van tan bien, que hay mucho retraso. Habrán bajado las tarifas, pero no sé cuáles habrán bajado; yo sé que todos los que subimos a los aviones en el aeropuerto de San Sebastián decimos lo que nos siguen robando, alguien, no sé quién. A lo que no hay derecho es a que estemos pagando los precios que estamos pagando porque el sistema aeroportuario funciona así. Yo no sé si es del Ministerio de Defensa o de quién es, pero el sistema aeroportuario al usuario le cuesta un mínimo de 271 euros venir de San Sebastián a aquí y en *business* un mínimo de 389 euros. ¡Ya es precio, eh! ¿Con quién compite esto? Esta es la verdad; la verdad del usuario es esta, y no se le puede decir que el sistema aeroportuario funciona bien porque dirá: ¡Pues que funcione mal! Es lo que decían ayer también los de la asociación que acabo de comentar.

Vuelvo a lo que le decía al final de mi intervención en el Pleno. La impresión que tengo —los datos de que dispongo, porque no es una impresión sacada de una noche de jauja— es que el Ministerio de Fomento y los sistemas aeroportuarios, viario y ferroviario están como están, señor ministro, se han hecho como se han hecho. En resumen —porque uno se podría extender mucho—, no estamos en un sistema de transporte sostenible. No lo estamos, y usted lo sabe. La crisis no ha hecho más que que se vea esto con más claridad. La crisis no lo ha echado a perder; simplemente no había un sistema que soportara ni esta crisis ni otras cosas que ya estaban apareciendo antes de la crisis y que ahora, evidentemente, se manifiestan con toda claridad y crudeza. De ahí que digo que puede haber una cierta tentación al final de esta IX Legislatura de decir: ya hemos hecho el nuevo sistema de modelo aeroportuario. ¿Por qué? Porque le recuerdo —usted empezó hablando de los aeropuertos y terminamos hablando de los aeropuertos— que puede haber una tentación real, no sé si suya o de otras fuerzas políticas que mañana estén en el Gobierno, de decir: hasta aquí ha llegado el nuevo modelo, ya lo hemos hecho, aquí yace el nuevo modelo de sistema aeroportuario del Gobierno socialista. Yo le digo que yacer, yacer no sé, pero en paz no, porque lamentablemente se ha hecho un sistema no sostenible y las cosas no sostenibles antes o después aparecen como lo que son, no sostenibles. Vuelvo a repetir que hemos apoyado al Gobierno en los pasos que ha dado, creyendo que finalmente de alguna forma iríamos aclarándonos. Seguiremos haciéndolo, no tenga la menor duda, pero cuanto antes sepamos dónde acaba el nuevo modelo para todos mejor, no sea que de tanto ir bien el sistema aeroportuario y AENA un día descubramos que ya hemos llegado a la derrota final.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) el señor Macias tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Estamos hablando de una cuestión sobre la cual se han gastado muchas palabras en esta sala. Estamos hablando del nuevo modelo aeroportuario, y me van a permitir que les relate alguno de estos episodios que creo que es especialmente significativo en el día de hoy. En esta sala se debatió el proyecto de Estatut de Autonomía de Catalunya; algunos estábamos. Yo era senador y estaba sentado donde ahora está la bancada socialista, y donde yo estoy creo que estaba sentada doña Soraya Sáenz de Santamaría, por cierto. Una de las cuestiones en las que no se logró llegar a un acuerdo en esta sala fue en el modelo aeroportuario. No se llegó a un acuerdo pero se estuvo muy cerca, tan cerca que hubo un documento redactado por el señor Homs y corregido a mano por el señor Pérez Rubalcaba en el que se aceptaba una fórmula que era que abría un consorcio para el aeropuerto de El Prat y se traspasarían los aeropuertos de Girona, Reus y Sabadell. Este documento, que existe porque entre otras cosas a uno le gusta recoger documentos, y lo recogí, da fe de que alguien ciertamente importante en el Partido Socialista estaba de acuerdo en que se modificara, al menos por lo que hacía referencia a Cataluña, el modelo aeroportuario. Luego, esto desde su ministerio, desde altos cargos —felizmente usted llegó y debo felicitarle por ello—, se sabotó, y es de dominio público que lo celebraron con cava —a más insulto para los catalanes— por haber logrado hacer fracasar este acuerdo. Esto aquí siguió. Su antecesora en el cargo tuvo con el que le habla, que no es persona de broncas, broncas muy célebres en esta sala a cuenta de debates aeroportuarios —no solo conmigo, con el señor Jorquera por ejemplo y con muchos otros; con el señor Ayala, por descontado—, a cuenta del modelo. Se nos insultó, se nos vituperó, se nos trató de ignorantes, y se defendía lo indefendible. Se defendía, por ejemplo, que en toda Europa tenían un modelo como AENA, y con la vehemencia habitual en la dama. No era verdad, objetivamente no era verdad. Se le leía que no era verdad y encima no podías decir la última palabra, porque el presidente, gallego, daba la última palabra a quien le correspondía que era el Gobierno. Parece que esto no era tan verdad porque un ministro del mismo partido, ciertamente más dialogante —hay que reconocerlo— y menos broncas —también hay que reconocerlo— ha dedicado buena parte de su mandato a intentar modificar el modelo.

Nosotros queremos en esta sesión, que puede ser casi una de las sesiones finales de esta legislatura, dejar constancia de todo esto, porque ha sucedido en esta sala. Hay «Diarios de Sesiones» del Estatut, hay «Diarios de Sesiones» de las broncas con la ministra anterior diciéndonos lo que comentaba el señor Beloki, que esto iba muy bien y que para qué reformar nada; ustedes qué saben, ustedes lo ignoran todo. Creo que al final las cosas felizmente están cambiando, y como están cambiando no nos duelen prendas en reconocer que están cambiando. ¿El modelo que usted está definiendo es el modelo de Convergència i Unió y, en definitiva, el

modelo que la mayoría de fuerzas políticas catalanas, incluido el Partido Socialista de Cataluña, ha defendido y aprobado en el Parlamento de Cataluña? No, no lo es, ciertamente. Sin embargo, este modelo, que usted nos está proponiendo y está dibujando por aproximación, que es un método como otro —luego hablaré de esto—, es un modelo mucho más racional que el existente, muchísimo más racional, muchísimo más europeo, muchísimo más eficaz y mucho más adecuado a las circunstancias actuales de la economía española. Es decir, que el Estado tenga la inteligencia sin perder los activos, lo cual me gusta especialmente, de conseguir para las arcas públicas 5.000 millones de euros, me parece bien. ¡Qué quieren que les diga! Me parece mejor esto que subir impuestos particularmente. Me parece bien. ¿Hay que criticar al Gobierno por esto? Me parece que no. Si además usted convoca un concurso y acude gente tan seria como empresas españolas o empresas internacionales que gestionan aeropuertos que todos hemos puesto como ejemplo, me parece que este es un modelo más racional, más europeo, más eficaz, más productivo, que sin ser el nuestro tenemos que reconocer que vale la pena apoyarlo. Esto hacemos sin más ambages, y reconociéndolo ni más ni menos, intentando en cada trámite que se produce teñirlo de lo que legítimamente defendemos; todo el mundo defiende lo que cree. Desde este punto de vista en este modelo estamos avanzando muchísimo en El Prat, hay que acabar de avanzar. Hay temas que hay que resolver, me consta que hay negociaciones con el Gobierno de la Generalitat para acabar de definir los organismos y espero y deseo que se puedan acabar de definir muy pronto, y hay también expectativas. El secretario de Estado estuvo hace pocos días en Girona para hablar de otros aeropuertos, donde además en estos momentos hay una problemática añadida muy importante a consecuencia de la actuación de alguna compañía aérea. Por tanto, proceso abierto. ¿Proceso que vale la pena interrumpir porque se acercan elecciones? Me parece que no. Me parece que algún día a usted, si es que otro partido político gana las próximas elecciones, le van a agradecer, cuando entren, que se encuentren con 5.000 millones bajo el brazo. Me parece que algún día se lo van a agradecer. Por el contrario, me asusta pensar que alguien diga, piense o proponga que todo esto va a quedar suspendido y vamos a partir de cero; en primer lugar, por el desprestigio que conllevaría para el Estado español y, en segundo lugar, porque si aquí no recaudan los 5.000 millones habrá que subir algún otro impuesto o habrá que recortar otros servicios, y esto los ciudadanos lo entienden. Por tanto, a mí no me parece válido el argumento de decir que como estamos en tiempo de descuento no haga usted más. Yo creo que usted debe ir haciendo y nosotros le controlaremos porque nuestra obligación es controlar y Convergència i Unió va intentar hacerlo en la medida de nuestras humildes posibilidades, pero vaya usted haciendo. A mí me gustaría muchísimo, si hay algún cambio de partido en el Gobierno, que el nuevo Gobierno retomara

esta senda europea, eficaz, racional, competitiva, respetuosa con lo hay; me gustaría muchísimo. Convergència i Unió va a hacer un gran esfuerzo para que así sea en la medida de nuestras más humildes aportaciones.

Hay un tema muy importante. Se ha hablado de AENA. AENA tiene unos activos importantísimos, lo hemos repetido también nosotros aquí. Hemos sido críticos con el modelo, pero no lo hemos sido con muchísimos profesionales que han hecho una muy buena labor en AENA. El problema en muchos casos de AENA no han sido los profesionales, han sido las directrices políticas que ha tenido en ciertas etapas. Es decir, si AENA ha sobreinvertido en ciertas instalaciones no ha sido un problema de los profesionales de AENA; si AENA no ha podido resolver hasta cierto punto el tema de los controladores ha sido más por decisiones políticas que por AENA. Nosotros ponemos en valor a AENA y nos gusta este modelo porque intenta salvaguardar y poner en valor lo bueno de AENA. Esto me parece inteligente, es una buena acción de gobierno y desearíamos que fuera compartida por todos. A veces desde algunos grupos de izquierda se dice que todo esto se va a privatizar, y aquí utilizo las palabras del señor Ayala. No es lo mismo privatizar que externalizar. De aquí a 15 años, o antes si no lo hiciera bien, el patrimonio del aeropuerto del Prat o de Barajas seguirá siendo del Estado, de todos los españoles. Otra cosa es la operación de privatización del 49 por cierto, pero de momento esto sigue siendo de todos, por tanto, no se pierde nada.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando.

El señor **MACIAS I ARAU**: Voy acabando.

Como han hecho muchos ayuntamientos —y me gusta repetirlo— de todos los signos políticos, es pura y simplemente externalizar la prestación de un servicio, que no es privatizar, y no hay que engañar a nadie. Si esto se hace además con un apoyo sindical, a nosotros nos parece especialmente prudente.

Voy acabando con la última idea. Queda por resolver un tema sindical no menor a nuestro juicio, que tiene que ver con temas de seguridad como decía el señor Beloki, que es el de los bomberos. A nosotros nos parece que había que dar una solución a los bomberos. No compartimos que los bomberos se puedan ni externalizar ni privatizar ni dejar en manos privadas; es un servicio de emergencia y hay motivos jurídicos para que sean mantenidos. Me gustaría muchísimo que esto se tuviera en cuenta y se estudiara. Dentro de todo el esquema y dentro de esta evolución constante del modelo, nos gustaría que se le diera solución y creo que hay tiempo. El propio real decreto que hoy se ha convalidado elimina la diferencia entre quienes dependen de AENA y de Aena Aeropuertos S.A. Por tanto, esta es una buena medida que puede acoger distintas soluciones. Me gustaría que en esto también llegáramos a un acuerdo.

Finalmente, señor ministro, hasta el último día de esta legislatura nosotros vamos a seguir con nuestra actitud

positiva, intentando cuanto podamos llevar hacia un modelo en el que nosotros creemos, pero dando apoyo a las medidas racionales, europeas, eficaces y competitivas.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, en esta primera parte de intervenciones, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor ministro, gracias por su comparecencia. A pesar de lo que hemos podido escuchar en alguna intervención, creo con toda honestidad que hay argumentos serios para ponernos de acuerdo en un respaldo general al esfuerzo que está realizando el Gobierno para mejorar y modernizar el modelo aeroportuario en nuestro país; basta con abrir un poco la perspectiva.

Podemos convenir que en un contexto de globalización acelerada la eficiencia de los sistemas logísticos y de transporte son fundamentales para impulsar la competitividad y el desarrollo de un país, y podemos convenir también que durante los últimos años con gobiernos de todos los colores hemos dedicado recursos muy importantes para poder contar hoy con una red de aeropuertos modernos, funcionales, con capacidad para atender las demandas de hoy y de mañana. Debemos convenir que en la actualidad el reto consiste en optimizar el uso de estas infraestructuras que tanto nos han costado, en asegurarnos de que cumplen eficazmente las funciones que la sociedad, que el Gobierno y que este Parlamento les encomienda: contribuir a la competitividad de la economía, favorecer la integración territorial, preservar el medio ambiente, asegurar el ejercicio del derecho a la movilidad. Este ha sido el objetivo de las reformas estructurales emprendidas por el Ministerio de Fomento durante los últimos años.

Había tres grandes asuntos pendientes —aquí los hemos analizado con profusión— y los tres se han acometido con decisión, con buenos resultados y, conforme hoy hemos conocido, con una evolución muy positiva en los tráficos. Primero, se trataba de acomodar la seguridad de nuestro transporte aéreo a los parámetros y a las normas internacionales más exigentes; eso estaba pendiente y lo hemos conseguido mediante el impulso del Gobierno y con el trabajo de este Parlamento. Hasta tal punto lo hemos conseguido que la OACI ha celebrado hace unos meses su asamblea internacional en esta casa felicitando a los legisladores españoles por lo avanzado de su normativa.

El segundo gran asunto pendiente era el de la racionalización del servicio de navegación aérea. Se ha conseguido un convenio laboral histórico para los controladores, decente —porque el anterior no lo era—, homologable en Europa, que ha permitido rebajar sustancialmente las tasas a cobrar a los usuarios de nuestros aeropuertos. Las tasas de navegación estaban pendientes de ser rebajadas para homologarnos a Europa, porque

les recuerdo que las tasas aeroportuarias están entre las más bajas de toda Europa.

La tercera gran reforma pendiente es la que ha de llevarnos a un modelo aeroportuario más eficiente y competitivo. Esta es una reforma en marcha. ¿Por qué esta reforma? Porque nuestro transporte aéreo en general y muy específicamente nuestros aeropuertos tienen que hacer frente a realidades cambiantes: nuevas demandas, nuevos desafíos, cambia la regulación común del transporte aéreo internacional, nace el cielo único, se generaliza el *low cost*, los competidores europeos —como decía el ministro— asumen estructuras mercantiles flexibles que nos obligan a reflexionar y a reaccionar, se intensifica la sensibilidad medioambiental de la población, los territorios demandan participación. Cambia la realidad, cambian las demandas, cambian los retos y tiene que cambiar el modelo de gestión de nuestros aeropuertos.

¿En qué consiste la reforma en marcha? En el cumplimiento de los compromisos adquiridos por el Gobierno y avalados fundamentalmente en esta casa a través de un mandato que votamos hace escasos meses, en concreto el día 8 de febrero. ¿Qué planteaba ese mandato a través de una moción parlamentaria al Gobierno? Fórmulas eficientes de gestión mercantil en los aeropuertos sin perder la prevalencia del interés general, favorecer las sinergias positivas con las empresas privadas del sector sin que AENA pierda su naturaleza pública irrenunciable, hacer posible la participación de los territorios en la gestión individualizada de algunos aeropuertos sin que el conjunto de la red pierda la garantía de la solidaridad, posibilitar la competencia sana entre aeropuertos a partir de un nuevo régimen de tarifas y precios más flexible sin poner en riesgo la sostenibilidad económica del sistema. Estas han sido las líneas que ha seguido de manera rigurosa el Gobierno en la reforma del modelo aeroportuario en marcha, y se ha intentado hacer desde la máxima transparencia, el diálogo, el acuerdo con quien ha querido acordar; con quien se ha querido desmarcar no ha sido posible.

Este proceso exitoso —insisto— se lo ha tomado en serio casi todo el mundo. Las empresas —ahí están esos siete grandes consorcios internacionales— se lo han tomado tan en serio que están dispuestas a acudir con su marca, con su prestigio, con su dinero y con su futuro a una licitación que algunos grupos califican de alocada, de apresurada. No será tan alocada cuando vienen con miles de millones de euros en estos momentos a este concurso. Es el mejor aval —tendrán ustedes que reconocerlo— de que las cosas se han hecho con solvencia. Se lo han tomado en serio las empresas; se lo toman en serio los trabajadores, que firman la paz social con la dirección; se lo toman en serio las administraciones territoriales, que están colaborando en los procedimientos de participación que están en marcha; se lo toma en serio casi todo el mundo, y digo casi todo el mundo porque algunos no, algunos siguen dispuestos a darle patadas al avioncito porque quieren jugar con él y

resulta que no es suyo, pero dicen: oigan, váyanse ustedes y no jueguen con el avioncito, que ya no les toca. No estamos en funciones, estamos gobernando conforme a la legitimidad que nos otorga la Constitución y el respaldo democrático de los ciudadanos. Las prisas aquí no las tiene el señor Blanco, las prisas las tiene el señor Ayala (**Risas.**) Por tanto, un poquito de paciencia, aquí hay un Gobierno que está gobernando y que va a seguir haciéndolo hasta el último día, porque es su responsabilidad.

Yo les pediría que fueran honestos. No quieren esta reforma modernizadora y liberalizadora porque ustedes no quieren ni modernización ni liberalización. Ustedes lo que quieren es lo que dice aquí —pero ya sé que les molesta esto—: Rajoy promete dismantlar AENA. Esto es lo que quiere y, claro, esto no es lo que quiere el señor Blanco, ni lo que quiero yo, ni mis compañeros, ni el señor Macías, esto lo quiere usted. Entiendo que usted quiere el avioncito, pero el avioncito no lo va a tener por ahora, señor Ayala.

Nos habla de proceso febril y de alocamiento. Yo me he molestado en repasar los diarios de sesiones. La primera comparecencia del ministro Blanco ante esta Comisión fue el día 26 de mayo de 2009, «Diario de Sesiones», página 8: Definiremos un nuevo modelo de gestión aeroportuaria que dé entrada al sector privado, que incorpore a las comunidades autónomas, que garantice la autonomía financiera del sistema. Hace dos años y medio de esto. ¿Cómo que prisas? ¿A qué llama usted actuar con tranquilidad y con sosiego? Son dos años y medio, y se está actuando conforme se dijo. La primera comparecencia del presidente de AENA, aquí presente, fue el 16 de junio de 2010, y ya detallaba al milímetro cada paso en la reforma; cada paso que se está cumpliendo de manera escrupulosa. La primera comparecencia del secretario de Estado de Transportes, el 22 de febrero de este año, versó también casi en exclusiva sobre este proceso. ¿Cómo que prisas? De improvisación nada. Se ha actuado de una manera ágil pero rigurosa. ¿Reprocha usted al ministro que haya trabajado durante el mes de agosto? Yo le he escuchado a usted algunas críticas, con su habitual verbo florido, durante este mes de agosto también, señor Ayala. (**Risas.**) ¿Por qué puede usted trabajar durante el mes de agosto y el señor ministro no? Parece razonable que o todos o ninguno. No creo que le reproche usted agilidad tampoco porque para eso le pagan. Insisto en que está gobernando porque le corresponde.

Tampoco caben las críticas o los reproches en relación con la transparencia o la voluntad de acuerdo. Me he molestado también en contar el número de ocasiones en las que el ministro ha tratado sobre la reforma de nuestros aeropuertos en este Parlamento: cinco comparecencias, seis interpelaciones y diecinueve preguntas de contestación oral en Pleno, treinta sesiones de explicación en el Congreso y otras tantas en el Senado. Tengo las fechas y los contenidos de todas ellas, por si necesita que se lo recuerde. En estos tres años el ministro ha

respondido a sus dudas y a sus acusaciones por la izquierda, por la derecha, por arriba, por abajo, por el derecho y por el revés. Ya quisieran mis compañeros que hacen oposición en algunos parlamentos autonómicos y en algunos ayuntamientos de España donde ustedes gobiernan haber tenido el 10 por ciento de las explicaciones que se han dado aquí sobre la marcha del nuevo modelo aeroportuario. Ya hubiera querido yo haber tenido este vendaval de explicaciones durante el tiempo que me tocó hacer oposición en la Asamblea de Madrid.

Pero si las críticas por la forma son infundadas en buena medida, las críticas por el contenido son de una contradicción muy importante; me refiero al Grupo Parlamentario Popular. Se lo he recordado otras veces. No están de acuerdo con esta liberalización de los aeropuertos pero firman intervenciones reivindicando literalmente que tenemos que desarrollar una agresiva campaña liberalizadora en puertos y aeropuertos para que la productividad crezca en España. Ojo con quién dijo esto. Santander, 26 de octubre de 2010.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Simancas, tiene que concluir.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: No voy a hacer uso de mi tiempo en la réplica porque lo va a hacer el ministro. Si me permite usted dos minutos, termino enseguida, señor presidente.

Santander, 26 de octubre de 2010, señor Rajoy: Tenemos que desarrollar una agresiva campaña liberalizadora en puertos y aeropuertos. ¿Ese es el problema, señor Ayala, que el señor Blanco no es lo suficientemente agresivo en su liberalización? ¿Hasta dónde llega la agresividad de su modelo liberalizador? Explíquenoslo y a lo mejor nos ahorramos tanto aspaviento y tanto argumento forzado. Si al final todos con el tiempo nos vamos conociendo.

Insisten en descalificar la gestión y la solvencia del equipo directivo de AENA. Seguro que hay aspectos en su gestión que son perfectibles, siempre los hay, ahora bien, este equipo se encontró con un servicio de navegación aérea ruinoso, con pérdidas anuales de 200 millones, con un conflicto laboral enquistado, con las tasas de navegación más altas de Europa y con unas cuentas que no encontrarían su equilibrio hasta 2016 en el escenario más optimista, con un modelo de gestión aeroportuario más propio del siglo XX que del mundo globalizado y competitivo del XXI, y pocos años después el servicio de navegación aérea da dinero, somos el país que más rebaja sus tasas de navegación porque las otras ya las tenemos bajas, crecen los tráfico, volveremos a los números verdes en 2012 y en solo tres años han sido capaces de diseñar y de aplicar las reformas más profundas y eficientes que jamás se aplicaron sobre nuestros aeropuertos. ¿Que hay deudas? Pues claro, las propias de una empresa que ha invertido miles de millones para que los españoles tengamos hoy unos aeropuertos modernos y eficientes. Una deuda legítima y viable. Si

quieren ustedes buscar deudas difíciles de justificar solo tienen que andar cien metros desde aquí, bajando por la carrera de San Jerónimo hacia la izquierda, palacio de Cibeles: 400 millones de euros despilfarrados a mayor gloria de su alcalde. Esa sí que es una deuda que merece reproches.

Voy terminando ya. No ha insistido usted, y se lo agradezco, en aquello del expolio que nos mencionó en el Pleno. Insisto, se lo agradezco. Solo le voy a leer con muchísima brevedad una de las conclusiones del informe de fiscalización del Tribunal de Cuentas sobre las privatizaciones que hizo el Gobierno del Partido Popular. Dice en la conclusión sexta el Tribunal de Cuentas: El precio obtenido por la enajenación de las empresas enajenadas fue sensiblemente inferior a la valoración media establecida en las privatizaciones de Red Eléctrica Española, Aceralía, Iberia, Almagrera y Productos Tubulares. El precio fijado en los contratos de compraventa de Almagrera, Grupo Potasas, Barreras, Enatcar, Entec, Coosur ha sido objeto de ajustes que han dado lugar a una importante minoración del precio señalado en los respectivos contratos. No voy a hacer ningún comentario, señor Ayala. Minoración de precios. No hablemos, por favor, de expolio cuando se tienen estos antecedentes.

El modelo funciona, señor Ayala, señorías, porque los tráficos crecen, porque AENA adelanta su entrada en beneficios, porque hay siete consorcios empresariales que avalan con su presencia en la licitación de las concesiones de Barajas y El Prat...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Simancas, ha agotado los tres minutos de la réplica. Por favor, concluya.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**:... y esto es lo que corresponde hoy reconocer aquí. Señor ministro, cuenta usted, como sabe, con el respaldo del Grupo Socialista. Dicen que quieren reformas, pero no quieren que las reformas las haga el Gobierno socialista; quieren que todo pare hasta que ellos lleguen al Gobierno, pero quizá ni los aeropuertos ni nosotros podemos esperar tanto. Seremos demasiados viejos.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a cuantas cuestiones se han formulado por los portavoces, a continuación tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): Señor Simancas, a pesar de que en su intervención ha dado ya alguna réplica al portavoz del Grupo Popular —sé que usted está haciendo méritos para sustituirme—, yo pretendo seguir aquí en la próxima legislatura, escuchando las reflexiones de las señoras y señores diputados. Además, pretendo hacerlo con el buen tono de esta comparecencia.

Yo he de agradecer, señor Ayala, su exposición de hoy, y lo voy a hacer por dos razones que a mí me parecen sustanciales. Usted había insinuado hace algún tiempo

que no se hacía un proceso con transparencia. Hoy no lo ha dicho y yo se lo agradezco. Usted hace algún tiempo decía que íbamos a malvender a AENA; hoy tampoco lo ha dicho y se lo agradezco. A partir de ahí entiendo que en el rifirrafe político cada uno pueda utilizar el argumento que quiera para tratar de fijar una posición. En todo caso, en la vida lo más importante es la coherencia, y yo les pido a ustedes, señores del Partido Popular, un poco de coherencia. El señor Rajoy prometió la gestión privada del aeropuerto de El Prat y de otros aeropuertos. Lo prometió en la campaña electoral pasada, lo hizo en Cataluña: Rajoy promete la gestión privada del aeropuerto. Había dicho en esa intervención que él quería la gestión privada. Es verdad que luego los compañeros del partido en Cataluña —está en la misma información— le matizaron y dijeron: No, no, la gestión privada, pero con titularidad pública. Por tanto, cuando hago un planteamiento de gestión a través de una empresa privada, pero manteniendo la titularidad pública, tenía la impresión de que me acercaba a su modelo. Tenía esa impresión, pero escuchándole a usted diciendo que después de lo que habíamos discutido aquí nos habíamos alejado de su modelo, créame que tengo que concluir que no lo entiendo. Ya no sé cuál es su modelo, ya no sé si su modelo es privatizar el conjunto de AENA o mantener la red como titularidad pública, que es la que se desprende de este modelo. Ahora sí que estoy despistado, absolutamente. Quería hacer esta primera precisión. También quería hacer una consideración de carácter general porque es verdad que, a veces, las palabras pierden su valor. Yo he explicado desde el primer día que teníamos un modelo que no era eficiente, que había que buscar la competitividad porque en un mundo en el que habían cambiado los modelos de gestión, que habían cambiado las compañías, que se habían introducido compañías de bajo costo, al final, habría que evolucionar en la medida que evolucionaban los cambios, que no podíamos permanecer estáticos. Por tanto, señorías, no me siento identificado con aquel que dice que siempre dijimos que todo estaba estupendamente. Yo no me identifico con eso; no lo he dicho. Lo único que he manifestado y reitero hoy es que AENA es uno de los primeros gestores aeroportuarios mundiales. Eso es así. Nos puede gustar más o menos, pero a mí me alegra como país que una empresa de España sea uno de los mejores gestores aeroportuarios. Me alegra como país, pero no he dicho nunca que no hubiera un campo para mejorar la competitividad, para mejorar la eficiencia, para bajar el coste de determinadas infraestructuras. Es verdad que hemos hecho un proceso de modernización de muchas de nuestras infraestructuras, pero si esto no va acompañado de una política que permita competir en mejores condiciones, al final seguiremos consolidando la situación que algún portavoz describía, como lo ha hecho el señor Beloki. Por eso hemos modificado criterios que antes eran uniformes para el conjunto del país en relación con las tasas, por ejemplo, para que cada aeropuerto —y esto lo hemos aprobado en el Parla-

mento— pudiera fijar sus tasas y así buscar la competencia y una gestión mucho más autónoma de cada aeropuerto en función de dónde está instalado, de su cercanía. Es verdad que algunos entendían que a eso solo se podía llegar por vía de la gestión autónoma de esas infraestructuras. Otros hemos pensado que a ese objetivo se llega por la vía de la gestión autónoma de esas infraestructuras. Pero sí hemos introducido elementos para competir. Recuerdo que se han bajado este año tasas de muchos aeropuertos y otras han subido, señor Ayala, porque eso es la competencia.

En unas habrá que poner tasas homologables al resto de los países europeos y en otras habrá que bajar las tasas para captar nuevas rutas, para captar nuevos tráficos en función del enclave de cada aeropuerto. Estoy pensando, por ejemplo, señor Jorquera —y le agradezco sus expresiones—, en el Aeropuerto de A Coruña. Es un aeropuerto que está perdiendo tráfico y por tanto tendremos que hacer algo, además de lo que se pueda hacer en el ámbito autonómico y local, para poder captar tráficos. Hemos bajado las tasas, no las de navegación, sino las del aeropuerto y otras las hemos subido porque eso es precisamente lo que permite la flexibilidad que hemos introducido en nuestras normas.

Me preguntaban algunas de sus señorías sobre cuál era la hoja de ruta. La hoja de ruta es tener un sector que es clave para el desarrollo económico de España y que tiene que serlo todavía más en algunos territorios, sobre todo en relación con el turismo, donde hay que buscar la capacidad de competir mejor en un mercado cada vez más global y cada vez más competitivo. Esto es de lo que se trata, ni más ni menos. Hemos diseñado un modelo. Claro que hay un modelo, claro que se establecen diferentes criterios para la gestión de los aeropuertos, y se podrá ir desarrollando ese modelo, y estoy de acuerdo con la afirmación del señor Beloki de que no culmina aquí. Aquí, ahora, en esta comparecencia, estamos discutiendo sobre todo de lo que vamos a hacer en El Prat y en Barajas, pero claro que hay un modelo aeroportuario que tiene que permitir, de acuerdo con los territorios y comunidades autónomas, porque lo prevé la ley, poder seguir desarrollándolo y poder seguir teniendo en cuenta esa realidad a la que se refería el señor Beloki. Tenemos el modelo, otra cosa es que tengamos que seguir desarrollándolo.

Creo que he sido extremadamente claro. Me recuerdan las cifras del 39 y del 49 por ciento. Claro que hemos tenido que estudiar un modelo y hablar con los diferentes actores que participan del modelo. Por supuesto que hemos hablado con el sector privado, al igual que lo hemos hecho con los sindicatos, con los partidos políticos o con las comunidades autónomas para definir un modelo que acercara posiciones en ese objetivo de competencia y eficiencia. Sin duda, eso ha supuesto, desde el planteamiento inicial, que fuéramos matizando, pero no nos hemos desviado de la hoja de ruta porque no hay una diferencia sustancial en que el capital que pueda entrar en AENA sea del 30 o sea del 49 por ciento si se

trata del objetivo que tenemos, que es que la titularidad pública siga siendo de AENA para que siga funcionando en red. Simplemente, el sector privado entiende que hay condiciones para que el mercado pueda participar hasta en un 49 por ciento. De hecho, señorías, hay socios privados que hace pocos días se dirigieron a nosotros porque quieren participar del 15 o del 20 por ciento, lo cual demuestra, en un tiempo de una gran convulsión económica, en un tiempo de una dificultad económica como la que estamos viviendo, que la gente confía, primero, en el modelo, pero para que continúen confiando en el modelo lo que no hay que hacer es contribuir a la inseguridad jurídica diciendo que si ustedes tienen la responsabilidad de gobernar van a cambiar el marco regulatorio. Eso sí que no contribuye ni a generar confianza ni a consolidar este modelo. Pero sí que hay modelo.

Decía anteriormente que le agradecía que no cuestionara el procedimiento desde el punto de vista de la transparencia ni desde el punto de vista del valor, y ya sé por qué no lo hace. No lo hace porque durante este tiempo se ha expresado en la prensa económica por activa y por pasiva que AENA había puesto un precio de partida muy elevado al canon que tienen que pagar las concesiones. Lo dijo el sector privado y está en la prensa económica. Están diciendo que AENA ha puesto un precio más elevado, es decir, han estado presionando para que AENA bajara el canon que habíamos establecido. Y sabe que no lo hemos hecho ni lo vamos a hacer, entre otras cosas, porque como hacemos un proceso concesional con absoluta transparencia, después de que el Consejo Consultivo de Privatizaciones se haya expresado, hemos contado con un consultor estratégico, Kearney, que es muy importante, como usted sabe, es muy solvente; tenemos un banco de inversión, Royal Bank, y tenemos un tasador independiente, consultores de la Administración pública. Todos ellos han concluido que el precio que se había establecido del canon era un precio que respondía al valor que tienen esos aeropuertos. Estamos haciendo un proceso desde la transparencia y para sacar el mayor beneficio para el erario público, para la empresa pública. Tanto es así que en el pliego de condiciones se puntúa sobre cualquier otra cosa —tiene una puntuación específica— el valor de la oferta económica. Por tanto, le agradezco esa actitud en esta comparecencia.

En segundo lugar, decía usted que íbamos con demasiada celeridad. Aquí me va a permitir, en el buen tono de esta comparecencia, que le diga que se relea, porque me hizo un día una pregunta parlamentaria que decía que era ministro a tiempo parcial. A ver si nos ponemos de acuerdo. ¿Tengo una obsesión por el trabajo y hago un trabajo enfermizo o por el contrario soy ministro a tiempo parcial? Ya no me aclaro. En todo caso, he de decir que cuando comparecí —reléalo— en 2010 ya dije que queríamos tener este proceso finalizado a finales de este año. Está en mi comparecencia. Cuando compareció, si no me equivoco el 22 de febrero, el secretario

de Estado fue más preciso, dijo que en noviembre este proceso quedaría concluido. Créame, ya sabe que yo tengo alguna información, pero en 2010 yo no sabía que las elecciones iban a ser el 20 de noviembre y el señor Taguas el 22 de febrero tampoco sabía que las elecciones iban a ser el 20 de noviembre. Por tanto, simplemente cumplimos con el calendario que hemos establecido. Alguna portavoz se refirió al mes de agosto. Durante el mes de agosto seis grandes consorcios —que, por cierto, no es lo normal en concursos de este tipo a nivel mundial—, los mejores gestores mundiales han presentado la documentación en tiempo y forma. Por tanto, han tenido tiempo para presentarse. Han sido siete, no seis, en cada aeropuerto. Nadie se ha quejado, entre los actores que pueden concurrir al proceso, del tiempo que hemos establecido. No seamos aquí más papistas que el Papa cuando el sector al que van dirigidas las futuras concesiones no cuestiona los plazos ni los tiempos.

Luego entramos en algunas otras consideraciones que tienen que ver con debates que ya son recurrentes en esta Cámara: que si AENA se endeudó mucho en este tiempo, que si antes, cuando el Partido Popular gobernaba, tenían una gestión magnífica y lo hacían todo estupendamente... Tan estupendamente que tienen un récord: la tasa de puntualidad más baja de toda la red de AENA desde que se constituyó AENA se produce en el año 1999: 60,4 por ciento de puntualidad. Tienen el récord, no hubo otra más baja. La siguiente más baja fue en el año 2000: 68 por ciento. Y podríamos seguir, porque tienen todavía algún récord más. Eso sí, en aquella época había un 40 por ciento menos de viajeros en nuestros aeropuertos. Así pues, con menos viajeros había menos puntualidad, y a eso ustedes lo llaman brillante gestión. Les felicito por ello: brillante gestión. Señoría, estos son los datos. Aquí no estamos inventando absolutamente nada.

De la misma forma, es recurrente cuando dicen: ustedes han endeudado a AENA. Sabe bien que gran parte de esa deuda es una deuda derivada de dos cosas: del excesivo coste de navegación aérea, que hemos reducido, señoría, casi a la mitad, de 740 millones a 440, en un año, y la otra es debido a la inversión. No intento hacer trampas y mucho menos demagogia. En el año 2005, el año que usted pone de referencia, AENA todavía aparecía con cuentas positivas. Claro, no se había imputado todavía la inversión de casi 6.000 millones, 6.000 millones del aeropuerto de Barajas. Por cierto, esa inversión se había hecho prácticamente en su totalidad, digo prácticamente porque, como sabe, el señor Aznar inauguró el aeropuerto un año antes de que entrara en funcionamiento. ¿Me imagina a mí inaugurando un aeropuerto, por ejemplo, el que inauguro este sábado en Santiago de Compostela, diciendo que igual lo inauguraba deprisa por la premura electoral, porque a partir del 26 no podía inaugurar, y que entrara en funcionamiento un año después? ¿Qué me dirían ustedes? Inauguro este 17 y entrará en funcionamiento a primeros de octubre, unos días después. Esto es así. No habían impu-

tado todavía —no digo que no lo hicieran, no era el momento— una inversión que se había hecho. Por lo tanto, no vuelva con esta idea.

¿Qué es lo relevante, señorías, y no lo anecdótico? Lo relevante es que después de un proceso. Y felicito a los gestores de AENA, siempre, a los de ahora y a los de antes. No puedo felicitar a los responsables políticos de esa misma forma, sobre todo a los de antes. **(El señor Ayala Sánchez: A los de antes de ustedes.)** Con antes me refiero a cuando gobernaban ustedes, es de cuando estoy hablando, de 2004 y de 2005. Digo antes de los de 2004 y 2005, que era la fecha que he utilizado para lo de la inversión de Barajas. En todo caso, no quería perder el hilo conductor. Estaba diciendo que lo relevante es que hemos hecho un plan y que después de hacer una inversión extraordinaria, extraordinaria y necesaria —aunque algunos planes directores de aeropuertos que se hicieron en los periodos 2000 a 2004 no se los voy a poner como ejemplo: más valiera que no los hubieran hecho, pero dejémoslo ahí—, hemos situado a la compañía en una senda de dar beneficios, los dará en el próximo año, señoría. Por lo tanto, si eso es así, es porque hay gente que gestiona y que gestiona razonablemente, que lo ha hecho bien. Vamos a entrar en beneficios el próximo año. Cuando comparezca el próximo año aquí, si Alfredo Pérez Rubalcaba me nombra ministro, tendré la satisfacción de poder decir que hemos entrado en beneficios, señoría, el próximo año, por una gestión que hemos hecho.

En este sentido, señoría, yo no pretendía que nos felicitará por ello, no lo pretendía, pero es un dato objetivo. Eso es lo que hace atractivo precisamente al sector privado el proceso que hemos puesto en marcha, porque si la red estuviera como usted la ha descrito, ¿usted cree que los sectores privados iban a poner de salida —estamos hablando de salida— 5.300 millones de euros? Claro, lo decimos muy pronto, pero estamos hablando de casi un billón de las antiguas pesetas, de salida, para poder ganar el concurso y gestionar esos aeropuertos, ¿Si estuvieran tan mal, fuera la hecatombe o fuera el desastre, ¿usted cree que el sector privado arriesgaría, que está dispuesto a venir aquí a ayudar al Gobierno de España y a AENA y, por lo tanto, a pagar un canon de 5.400 millones de euros para poder arruinarse a partir de la concesión aeroportuaria? ¿Usted se cree eso? Usted no se lo cree, claro que no. Lo tiene que decir aquí porque toca decirlo, pero no se lo cree. Señorías, merece la pena que tengamos las cosas claras.

Hay una cuestión complementaria. Este Gobierno entra en funciones el 21 de noviembre y hasta el 21 de noviembre ejercerá todas sus funciones. Usted ha dicho que cómo un Gobierno en funciones estaba haciendo lo que estaba haciendo. Lo ha dicho usted. Por ello quiero reafirmar que este Gobierno entrará en funciones el 21 de noviembre. En consecuencia, hasta tanto, este Gobierno tiene toda la facultad para poder desempeñar sus funciones.

He lamentado una cosa, señoría, que usted no reconoce la profesionalidad y la independencia del nuevo consejo de administración de AENA. **(El señor Ayala Sánchez: No, no.)** Sí, sí, usted dijo que si ganaban ustedes las elecciones lo cambiarían. Sí, sí, señoría, repase su intervención. Dijo que lo cambiarían. Y contrariamente a lo que ocurría antes, en este consejo de administración están personas de reconocido prestigio, sin adscripción partidaria, como pudo ser el anterior presidente de Caja Madrid, como pudo ser un presidente de Iberia o como puede ser un catedrático de los que más escribe sobre transporte en nuestro país. Por primera vez hemos hecho un consejo de administración profesional e independiente. Creí que me iba a felicitar por ello y veo que usted sigue pensando siempre en clave de partido. Lo lamento profundamente, porque eso no contribuye en nada al proceso que estamos desarrollando.

La señora Buenaventura planteó la cuestión de la celeridad, a la que he contestado en relación a los demás. Se refirió a temas que tienen que ver con las tarifas y demás. Creo que lo he explicado también con carácter general. Creo que el señor Beloki comentó un tema que no quiero que pase desapercibido. Habló de la comparecencia en esta Comisión de las asociaciones de víctimas del accidente de Spanair. Tengo el máximo respeto por las víctimas y por la asociación de víctimas, pero no voy a permitir que nadie cuestione la seguridad de nuestro modelo aeroportuario, sobre todo después de las reformas que hemos hecho, después de los cambios que hemos introducido, no solo en el ámbito español, también en la legislación comunitaria cuando tuve la oportunidad de presidir el Consejo de Transportes durante la Presidencia española. Todo se puede mejorar y entiendo el dolor de las víctimas, lo entiendo todo. Entiendo incluso que a veces no tuvieran el apoyo suficiente de algunas instituciones. He tratado de estar lo más cercano a las víctimas y a la asociación de víctimas. Además, les voy a mostrar todo mi apoyo hasta el último día como ministro del Gobierno de España, pero quiero reafirmar un principio claro en relación con la seguridad aérea y con el trabajo que hizo la comisión de investigación de accidentes. Señoría, también en ese ámbito he nombrado una comisión de investigación de accidentes independiente, de profesionales independientes. Yo tengo el máximo respeto por el informe que han hecho. Lo hicieron desde la independencia y yo, ministro de Fomento, he conocido, porque además así lo había transmitido previamente, el informe simultáneamente con la asociación de víctimas del accidente, ni antes ni después, porque quería que la comisión ejerciera su trabajo desde la independencia, porque yo sí tengo el máximo respeto por la independencia de estos órganos. No lo digo, señoría, como reproche a nada de lo que usted ha dicho. Simplemente lo digo como consideración general a partir de una reflexión que se ha hecho aquí.

Tengo que agradecer la intervención del señor Macias, la agradezco porque refleja —estando o no de acuerdo, compartiendo o no al cien por cien el modelo— que sí

compartimos una cosa, señoría, que es el fondo. El fondo es que trabajamos por la idea de buscar mayor competencia, mayor eficiencia y por lo tanto mejorar la productividad de todo el sector, y a partir de ahí hemos ido aproximando posiciones a través del diálogo, que ha sido intenso con el Gobierno de Cataluña, y el mismo diálogo intenso —se lo digo al señor Ayala— que tuve con el Gobierno de Cataluña lo tuve con el Gobierno de la Comunidad de Madrid. Compartimos objetivos y compartimos ambiciones y nos vamos a poner de acuerdo en ambas comunidades autónomas con la sociedad de vigilancia de las concesiones, con las comunidades autónomas, con ayuntamientos, que en el caso del de Madrid también tiene que estar en esa sociedad porque lo establece el Estatuto de Capitalidad del Ayuntamiento. Lo hemos hecho con diálogo y aproximando posiciones. Tendremos, pues, que concluir este proceso, que tiene sentido que se concluya antes de que se haga el proceso de concesiones, porque después ya tienen que entrar en funcionamiento, pero hasta mediados de noviembre tenemos tiempo, señor Ayala y señor Macias, para culminar desde el acuerdo ese proceso que hemos iniciado y que está, como decía, muy avanzado. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** ¿Algún grupo quiere un turno de réplica brevemente? **(Pausa.)** Durante tres minutos, señor Ayala, es el tiempo acordado y tradicional en esta Comisión. Tres minutos, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Voy a tratar de ser breve pero también conciso. Empezando por el final, señor ministro, procuro medir bien mis palabras y procuro saber bien lo que digo, por tanto me sobra con el «Diario de Sesiones» para ver lo que he dicho. En primer lugar, sé lo que es un Gobierno en funciones y he dicho que a pesar de que el Gobierno esté en funciones en la segunda quincena de noviembre, como así va a ser, la decisión la toma el consejo de administración de AENA, que no he puesto en duda, he dicho que tiene que ser renovado. No he dicho ni una palabra más ni una palabra menos. Gracias por señalar también lo que no he dicho en esta ocasión, pero tengo que puntualizarle lo que he señalado.

He comentado y ratifico que el proceso se está haciendo a uña de caballo y se está haciendo a uña de caballo cuando la situación en la que nos encontramos es la que es, y usted no me la ha rebatido, y entiendo que Barajas y El Prat necesitarían haber sido saneadas antes de ir a este proceso. Evidentemente hay una cuestión que usted ha adelantado demasiado precipitadamente. Todavía ningún licitador ha dicho lo que va a poner encima de la mesa. Hasta ahora han sido admitidos y tienen hasta el 30 de octubre para decir cuál es su oferta, por tanto todavía no sabemos nada de lo que van a hacer. En cualquier caso, confían en su propia gestión para saber cuál es su rentabilidad, confían en ellos y están viendo si les salen las cuentas. Por tanto no presumamos

de lo que no podemos presumir ni de lo que todavía no han dicho los licitadores.

Evidentemente hay aquí algo que yo mantengo, lo dijo mi presidente en la anterior legislatura y también demuestra que nosotros mantenemos el mismo criterio. Efectivamente, el señor Rajoy dijo en Barcelona hace aproximadamente cuatro años que creíamos en la gestión privada aeroportuaria dentro de la titularidad pública y eso coincide con parte de lo que usted ha dicho, pero, señor Blanco, insisto en que ustedes han ido cambiando elementos del modelo y hoy no sabemos cuál es el modelo en su conjunto. Han hecho ustedes cosas, pero no sabemos qué van a hacer con el resto de aeropuertos, no solo con Madrid y Barcelona, no sabemos qué van a hacer aparte de liberalizar las trece torres y no sabemos qué hará si se fracasa en el resto. Lo que hemos criticado y seguimos criticando es el calendario y los pasos.

Otras dos cuestiones. Primero, yo no he dicho que vayamos a cambiar el marco regulatorio. He dicho que derogaremos la comisión de regulación económica aeroportuaria, porque no tiene ningún sentido, y no hace falta que me ratifique en lo que he dicho. No he generado ninguna inseguridad y no he dicho que vayamos a cambiar otras cuestiones. Yo no he hablado de que vayamos a derogar la Ley 1/2011, no lo he dicho, que sería ese marco regulatorio. Vamos a saber de qué estamos hablando.

Hay otra cuestión muy importante, señor Blanco. Han sido los gobiernos socialistas —todos los gobiernos socialistas, porque aquí parece que usted se quiere excluir de la gestión de los gobiernos socialistas anteriores, de alguna ministra de grato recuerdo— los que han puesto a AENA de números negros en números rojos, y no por la amortización de las inversiones en Madrid y en Barcelona, no. Estoy hablando de números rojos de gestión: de una gestión en números negros se ha pasado a una gestión en números rojos. Usted dice que se va a salir el año que viene y que usted confía en que Alfredo Pérez Rubalcaba lo nombre ministro. Pues mire, aunque Alfredo Pérez Rubalcaba tuviera esa voluntad —que no lo dudo ni tampoco dudo de que usted se lo mereciera—, me parece que no va a ser así. Y si por casualidad AENA el año que viene no estuviera en números rojos, será culpa del próximo Gobierno que AENA no vaya a estar en números rojos, porque ustedes lo han hecho todo maravillosamente bien. Los hechos de hoy lo que nos demuestran es que AENA en el año 2004 estaba en números negros y en el año 2011 está en números rojos y que el endeudamiento es muy superior a la capacidad que en estos momentos tiene AENA.

En cuanto a lo que vaya a hacer el año que viene, el siguiente o el otro, perdóneme, pero ya esa medalla no es suya, porque al señor Simancas hoy, al margen de querer sustituirle —que puede usted tener razón—, solo le ha faltado pedir para usted el premio Nobel de la gestión, si existiera. Ahora bien, el «Diario de Sesiones» está ahí y el señor Simancas parece que trae medio kilo de descalificaciones y lo tiene que soltar sea como sea,

le hayan dicho lo que le hayan dicho. Señor Simancas, hoy usted ha sobreactuado, porque ha interpretado mi intervención de una manera radicalmente distante y distinta de lo que yo he dicho y de la voluntad que tenía de hacer una comparecencia que sirviera para mejorar una situación en la que, se diga lo que se diga, el Gobierno es el que tiene prisas. No se ha visto jamás un procedimiento tan solapado como el que estamos viviendo, y eso es lo que al Partido Popular le preocupa, no otra cosa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ayala.

Señor Beloki, tiene la palabra brevemente, por favor.

El señor **BELOKI GUERRA**: Mi intervención y las preocupaciones de mi grupo van más por la X Legislatura que por la IX a estas alturas. Lo que nos preocupa es lo que viene, porque lo que esto va a dar de sí más o menos ya lo ha dado. Ahí quiero dejar sentado que queda mucho por hacer, sin negar lo que se ha avanzado, pero queda mucho por hacer y muy importante. Ya me gustaría a mí que supiéramos todos qué nos queda por hacer. Me gustaría haberme puesto de acuerdo con usted, con el señor Simancas y a poder ser con el señor Ayala también sobre qué vamos a hacer en la X Legislatura, porque cosas por hacer aquí quedan y muchas.

Me preocupa el qué y me preocupa mucho el cómo. Me preocupa lo que oigo, porque creo que los consejos de administración de AENA y del resto de los organismos que se han creado deben ser auténticamente profesionales e independientes. ¡Vaya si lo creo! Si usted relee entre las cositas que se han dicho a lo largo de esta misma intervención, hay quien dice: no, los profesionales de AENA siempre han actuado bien, pero los políticos... Eso no es verdad, porque el profesional de AENA que, supuestamente, por presiones políticas, firmaba el convenio con los controladores no actuó bien, si es que es verdad que el ministro de turno le decía que había que seguir. No fue independiente. Porque esto no va de nombramientos solo, va de creerse las cosas; va de creerse las cosas en serio y que ellos se crean que realmente son autónomos, sea quien sea el próximo ministro.

Tampoco puedo aceptar que todo el mundo anda bien, hace bien las cosas, salvo los políticos, que supuestamente siempre las torcemos. Tampoco estoy de acuerdo. Las torcerá quien las tuerza, pero esto de que todos los profesionales actúan bien, pero, claro, llega un ministro que lo estropea todo. Es igual que sea del PP, que sea del PSOE, y si un día, que no va a ocurrir, fuera del PNV, al parecer la tesis sería también idéntica. No, señor, esto tampoco es verdad. De forma que cada cual a lo suyo, cada cual sus responsabilidades, repartidas en un lado y en otro, y esta forma de hacer es muy importante para lo que hay que hacer, porque efectivamente —y con esto termino— las cosas que hemos hecho y cómo las hemos hecho —en la parte que sea de los políticos, de los políticos, y en la parte que haya sido de los profesionales,

de los profesionales— no han estado bien hechas, y así nos vemos necesitados de un auténtico y nuevo modelo de gestión aeroportuario, hoy todavía, a pesar de los pasos dados, pendiente en gran medida.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir este punto el señor ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): Señor Ayala, si en mi turno anterior le agradecía su intervención, en este se la voy a agradecer doblemente: por una cuestión que tiene que ver con este debate y por una cuestión personal. Usted ha dicho, refiriéndose al candidato socialista a la Presidencia del Gobierno: Bien se merece que le nombre a usted ministro, lo cual quiere decir que usted no pretenderá que me nombre ministro si no valora positivamente mi gestión. Por tanto le agradezco que haya reconocido implícitamente la gestión del ministerio, porque me merezco seguir. Dígaselo a Rajoy, que me merezco seguir. **(Risas.)**

Bromas aparte en este tono distendido, quiero quedarme con lo importante, señor Ayala, en esta intervención. ¿Qué es lo importante? Lo importante es que ustedes solo cuestionan una cosa, que es la celeridad. Yo comprendo que ustedes cuestionen la celeridad, porque ustedes lo que no quieren es que sea este Gobierno el que adjudique las concesiones de los aeropuertos. Por tanto, cuestionando solo la celeridad, permítame decir que su intervención me aportó la tranquilidad de saber que estamos haciendo bien las cosas, desde la transparencia, desde el Consejo Consultivo de Privatizaciones hasta los organismos que participan y valoran los aeropuertos, desde la transparencia y, por otro lado, reconociendo que el valor que se ha puesto mínimo es un valor que está de acuerdo con lo que vale la compañía, es decir, que no estamos malvendiendo. Me parece fundamental y como esas dos cosas me parecen fundamentales y sustantivas, quiero reafirmarlas y se lo agradezco de verdad, porque creo que esto redundará en beneficio de la compañía y del futuro de AENA. Quería remarcarlo.

Además, señoría, usted ha planteado un interrogante que quiero despejarle. ¿Cómo sabe usted lo que van a aportar, si resulta que aún no hicieron la oferta económica? Yo sé cuál es la aportación mínima, porque la establecen las bases del concurso. De salida, tienen que aportar 3.700 millones de euros por Barajas y 1.600 millones de euros por El Prat, de salida. Total: 5.300 millones de euros. Y de salida tienen un canon configurado anual de 152 millones de euros por Barajas y de 82 millones de euros por El Prat. Por tanto, la oferta podrá ir a más, pero no podrá ser inferior a esta. **(El señor Ayala Sánchez: O no haber oferta.)** No entiendo que se configuraran grandes consorcios con fondos de inversión, con los mejores gestores aeroportuarios mundiales, conociendo el canon mínimo, para luego no presentar oferta, señoría, para luego no presentar oferta. Por lo menos, resultaría chocante. En todo caso, cuando hablo

lo hago del valor mínimo garantizado. Por tanto, si no hay ofertas por el valor mínimo garantizado, señorías, el futuro Gobierno decidirá. Y si hay ofertas por el valor mínimo garantizado o superándolo, quiere decirse que hemos hecho una buena operación desde el punto de vista de AENA, que usted no ha cuestionado y que, reitero, yo le agradezco.

En relación con las intervenciones siempre ponderadas del señor Beloki, es verdad que queda mucho camino por recorrer. El señor Ayala invocaba antes la Ley 1/2011. Claro que queda mucho camino por recorrer, es que hay que desarrollar todas las previsiones de la ley, claro que hay una hoja de ruta para desarrollar cómo tienen que gestionarse los diferentes aeropuertos, está establecido en una ley, que a veces lo olvidamos, y a partir de ahora habrá que desarrollarlo. Nosotros empezamos desarrollando la gestión de los dos principales aeropuertos de nuestro país porque respondía a una demanda de favorecer competencia y a una demanda territorial, pero hay un intenso trabajo que hacer y creo que todo el trabajo que se desarrolle con el objetivo que inspiró la reforma va a redundar positivamente en el interés del sector aéreo, que es lo mismo que el interés de nuestra economía, porque el turismo aporta el 10 por ciento de nuestro PIB. En este sentido, estamos ante un sector estratégico. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, han pasado ya siete horas desde que comenzamos a las nueve de la mañana. Teniendo en cuenta que nos quedan dos puntos, aproximadamente unas cuatro horas más, les propongo que pasemos a tomar un ágape —la prensa que nos acompaña también está invitada— durante quince minutos. Por tanto, a las cuatro o cuatro y cinco reanudaremos con el segundo punto del orden del día. **(Pausa.)**

— **LA NEGOCIACIÓN QUE ESTÁ LLEVANDO A CABO EL MINISTERIO ANTE LA UNIÓN EUROPEA EN RELACIÓN CON EL EJE FERROVIARIO DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO Y SI EN ESTAS NEGOCIACIONES SE ESTÁ CONTEMPLANDO LA POSIBILIDAD DE QUE ALMERÍA QUEDE DESCOLGADA DEL TRAZADO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/001135.)**

— **EN QUE SITUACIÓN REAL SE ENCUENTRA EL FUTURO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO A SU PASO POR ALICANTE, MURCIA Y ALMERÍA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/001127.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos con el segundo punto del orden del día, relativo al eje ferroviario del corredor mediterráneo. Dos de las comparencias han sido solicitadas por el Grupo Parlamentario

Popular. Sin más, le damos la palabra al ministro de Fomento para que intervenga.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): Señorías, es verdad que a lo largo de los últimos meses se ha hablado mucho del corredor del Mediterráneo. Antes de ayer tuve oportunidad de hablar de él en el Senado, ayer tuve la oportunidad de hablar de él en una interpelación que formuló el diputado Pere Macias y también tuve oportunidad de hablar de él con los presidentes autonómicos del corredor central. Pero también ayer hablé personalmente con los presidentes autonómicos por donde transcurrirá el corredor del Mediterráneo: hablé con el presidente de la Generalitat, con el presidente valenciano, con el presidente de la Región de Murcia y también con el presidente de Andalucía. Por lo tanto he hablado mucho durante este tiempo y es verdad que eso es importante porque en este momento se está definiendo por parte de la Comisión Europea.

Desde distintas instituciones del ámbito municipal y del ámbito autonómico se ha exigido al Gobierno a diario y públicamente un compromiso en defensa del corredor, en detrimento algunas veces de otros ejes prioritarios, cuando ha sido este precisamente el primer Gobierno de España que ha hecho una apuesta —quiero resaltarlo— por esta infraestructura. Por el contrario, desde otras instituciones se han realizado declaraciones públicas en defensa de otros corredores, muchas veces poniendo en cuestión este importante eje. Creo que eso, felizmente, también lo hemos superado y en este sentido valoro muy positivamente el encuentro que tuve ayer con los presidentes autonómicos del corredor central. Tengo que reafirmar que estamos en un tiempo muy importante para conseguir los mejores resultados para el conjunto de nuestro país en el proceso abierto por la Comisión para la definición de la red transeuropea de transportes.

Una vez hecha esta consideración, que me parece importante, quiero detallar y explicar cuál ha sido la historia de este corredor, cuál es su estado actual y cuáles son sus previsiones de futuro. Un ejercicio que creo conveniente para que todos podamos valorar con rigor las actuaciones y decisiones que han envuelto a esta infraestructura a lo largo de la última década. Como saben, en octubre de 2003 Europa configuró un mapa —vigente— de la red transeuropea de transportes y de sus proyectos que en aquel momento se llamaban prioritarios; digo en aquel momento porque con la nueva definición que aprobará la Comisión pasaremos a utilizar una nueva terminología. Un mapa aprobado por la Comisión Europea tras un largo proceso de negociación que se había iniciado en el año 2001 con todos los países miembros. Es obvio, porque así ha sido, que durante dichas negociaciones el corredor Mediterráneo no fue incluido dentro de esos proyectos prioritarios. Se obvió o se olvidó, no se consideró la importancia de este eje ferroviario que tiene, a mi juicio, una importancia vital tanto para la cohesión territorial de España como para

la economía de nuestro país; algo que solo puede achacarse, desde mi punto de vista, a una importante falta de visión estratégica y de futuro. Porque el corredor del Mediterráneo, señorías —y quiero reafirmarlo porque a veces hay que remarcar lo que uno dice, sobre todo para evitar que se genere confusión—, a mi juicio, se configura como uno de los principales ejes de transporte de la península Ibérica. Conecta varias de las áreas con mayor proyección en actividad económica de nuestro país, y este es un dato objetivo, no es un dato de buena voluntad. Y su importancia económica y social es incuestionable para las comunidades por las que discurre; pero sobre todo es incuestionable para España y es, a mi juicio, incuestionable para el conjunto de la Unión Europea. No apostar por el corredor en su momento ha mermado la competitividad de nuestra red de transportes. Ahora, en el momento en que tenemos que definir la red básica y la red global de nuestro sistema de transportes para el umbral que abarca del año 2012 al 2013, pueden tener seguro que vamos a tratar de conseguir que el corredor del Mediterráneo esté incluido en las redes en su integridad: desde Algeciras hasta la frontera francesa.

Para el Gobierno de España es un objetivo irrenunciable. Lo dije ayer en la interpelación del señor Macias y lo quiero reiterar hoy, es un objetivo irrenunciable. La incorporación del corredor mediterráneo de mercancías y viajeros desde Algeciras a la frontera francesa es, por lo tanto, un objetivo que nos marcamos como país para que sea incluido en la red transeuropea de transportes. Esa es nuestra posición y no otra, y quiero destacar que ha sido siempre la misma. Pero aparte de defender la importancia de este eje ferroviario en Europa, desde el año 2004 venimos llevando a cabo una intensa labor en su desarrollo. Decía ayer y reitero hoy que se puede valorar si es mucho o poco; es lo que es. En ese corredor hemos ejecutado obras por un valor superior a 8.400 millones de euros. Hago votos para que en los próximos seis años se inviertan en ese corredor también 8.400 millones de euros. Se trata de una inversión global que cuando finalice este año 2011 superará los 10.000 millones de euros, siendo el eje ferroviario al que vamos a destinar más recursos este año 2011 de todos los que estamos ejecutando, con una ejecución previsible de 1.700 millones de euros; cifra que sumada a lo ejecutado en 2010 da un montante de 3.000 millones de euros. Yo no me quiero poner ninguna medalla pero seguramente cuando se vea con perspectiva histórica la inversión realizada en el corredor del Mediterráneo en los años 2010 y 2011, me permitirá afirmar en el futuro que tardará mucho tiempo —por no decir muchísimo tiempo— en invertirse tan solo en dos años una cantidad tan importante de recursos en un momento de una extrema dificultad. En un momento de dificultades económicas a nivel global estamos realizando una apuesta sin precedentes por el corredor del Mediterráneo. Y esto, señorías, no es discutible porque estamos hablando de inversión ejecutada. Un hecho con el que se puede o no estar de acuerdo, pero que, reitero, resulta indiscutible.

Hoy más de 430 kilómetros del corredor están en servicio, a lo que habrá que sumar en el año 2012, cuando lleguemos a Figueras-Perpiñán, 180 kilómetros adicionales. Es decir, a finales del próximo año prácticamente el 40 por ciento de la longitud de este corredor estará en servicio. Sabemos que tenemos cuellos de botella en el transporte ferroviario de mercancías, como ayer señalaba el diputado señor Macias. Y además estamos elaborando y presentado un proyecto integral con plazos y con un compromiso inversor contrastado, una hoja de ruta que guía de una forma coherente y programada el impulso del corredor en los próximos años y que, de la misma forma que he presentado en la Comunidad de Cataluña el pasado mes de marzo, de acuerdo con las instituciones locales y el Gobierno autonómico, presentaré los próximos días en la Comunidad Valenciana, en concreto en la ciudad de Valencia.

En el año 2012 pondremos en servicio la línea de alta velocidad Barcelona-Girona-frontera francesa; una infraestructura de gran complejidad, como ustedes saben, con una inversión cercana a los 4.000 millones de euros, a lo que se van a sumar en 2013 —ojalá hubiera podido ser antes— las obras de duplicación entre Vandellós y Tarragona que tanto demanda el Gobierno de Cataluña y que tan insistentemente me pide el señor Macias. Con ello resolveremos el cuello de botella que actualmente supone para el corredor este tramo, que es el único que queda en vía única entre Barcelona y Valencia. En 2012 la alta velocidad llegará a Alicante poniendo en servicio el nuevo tramo nudo de La Encina-Alicante del corredor del Mediterráneo, y en 2014, señor Ayala, tal y como comprometí en la reunión que tuve con el presidente de la comunidad por la que usted es diputado, entrará en funcionamiento el AVE entre Alicante y Murcia. También, como ya anuncié en julio, vamos a iniciar los trabajos para la implantación de un tercer carril entre Valencia y Barcelona, incluyendo las conexiones con los principales centros productivos, entre otros las factorías de Seat y Ford, y además para acelerar los tiempos de ejecución de la línea, este mismo mes vamos a lanzar la primera fase de la licitación de la línea Valencia-Tarragona hasta Castellón. En definitiva, todo un conjunto de actuaciones que ponen de manifiesto la apuesta del Gobierno por esta infraestructura.

Llegados a este punto es necesario destacar que esta labor desarrollada a lo largo de las últimas dos legislaturas es capital a la hora de poder incorporar el corredor en la red transeuropea de transportes. Señorías, en diversos foros europeos hemos incidido y manifestado la relevancia que tiene para el Gobierno español este corredor junto a otros ejes de transporte de ámbito transnacional. Hemos mantenido más de una veintena de reuniones con la Comisión Europea y con otros países, como Francia, en relación con este tema; yo mismo he tenido la oportunidad en diversas ocasiones de transmitir a la Comisión, especialmente durante la Presidencia española, la importancia de su desarrollo y la necesidad de su incorporación a la red transeuropea. Lo estamos

haciendo además en un contexto institucional mucho más competitivo por la ampliación de la Unión Europea. En el año 2003, cuando se iniciaron las redes transeuropeas, éramos quince los países de los Estados miembros, hoy hay veintisiete; entonces éramos un país receptor de fondos, ahora pasaremos a ser contribuyentes. Además, en los últimos años España ha dado un salto cualitativo muy importante en el desarrollo de sus infraestructuras, mientras que los nuevos miembros necesitan mejorar mucho en este ámbito. No obstante, a pesar de que conseguirlo hoy es infinitamente más difícil que entonces, no tengan ninguna duda de que lo vamos a lograr, entre otras cosas porque en este tiempo, además de la posición del Gobierno de España hay un amplio consenso institucional, social y económico de instituciones, de agentes económicos y de agentes sociales que yo quiero agradecer que estén en torno a este objetivo y porque además es de justicia, es una obligación en el ejercicio de buen gobierno enmendar el error que en su día se ha cometido. Hemos asumido nuestra responsabilidad negociadora y tengan la seguridad de que vamos a cumplirla, y lo vamos a hacer con argumentos, con seriedad y con trabajo, con lealtad y con transparencia.

Estoy plenamente convencido de que en otoño de este año la Comisión Europea anunciará la inclusión del corredor mediterráneo en las redes transeuropeas de transporte, y que lo incluirá en toda su extensión, es decir, desde Algeciras hasta la frontera francesa; un hito de gran relevancia en el desarrollo de las infraestructuras de nuestro país, uno de los principales objetivos que me marqué desde que asumí mi responsabilidad al frente del Ministerio de Fomento porque con el corredor mediterráneo no solo ganan Cataluña, Valencia, Murcia o Andalucía, gana España y gana el conjunto de Europa. La conexión de los principales puertos del Mediterráneo por ferrocarril tiene un valor estratégico incalculable para situarnos como una plataforma logística intercontinental de la que ya me han oído hablar varias veces, para convertir a España en una puerta de entrada y salida de Europa, para los flujos comerciales que llegan de Asia, América y África. Semejante logro para nuestro país no va a beneficiar a los territorios de Levante, beneficiará al conjunto de la sociedad española y a todos los españoles, vivan donde vivan. Por ello me cuesta entender los recelos frente al corredor mediterráneo de algunos dirigentes políticos y más aún cuando desde el Gobierno estamos planteando a la Comisión Europea que además del eje mediterráneo se incorporen a la red básica todos los grandes corredores transversales. Alguno hoy lo calificó de café para todos, los mismos que hace algún tiempo, pocos días o pocos segundos o pocas horas, decían que España tenía que pasar de una visión radial a una visión mallada. Pues para pasar de una visión radial a una visión mallada no solamente tenemos que incluir este corredor en la red básica sino apostar de verdad por una red mallada en nuestro territorio.

Por eso, señorías, no entiendo cómo algunas voces pueden cuestionar que cuando se defiende el corredor

del Mediterráneo no se entienda que es complementario el corredor cantábrico-mediterráneo, que unirá País Vasco con Valencia, pasando por Zaragoza. Eso le da complementariedad al corredor mediterráneo, le hace todavía ser más competitivo al conjunto de nuestro país en el sector del transporte y de verdad articula una red mallada. De la misma forma que no entendía la miopía de aquellos que defendían el corredor central frente al corredor del Mediterráneo, ahora tampoco entiendo la miopía de aquellos que solo piensan en el corredor del Mediterráneo en detrimento de una auténtica red mallada de todo nuestro territorio. De la misma forma que lo es el corredor atlántico-mediterráneo, que unirá Valencia con Sines, en Portugal, pasando por Extremadura, Madrid y Castilla-La Mancha, y que de confirmarse en la red básica el corredor cantábrico-mediterráneo, convertirá Zaragoza en un nodo logístico de primer nivel, permitiendo a la gente que circula por el corredor central salir por el eje del Mediterráneo, es decir, por Figueres-Perpignan, o también va a permitir salir por Vitoria-Dax, de la misma forma que les permitirá salir por el corredor central. Por tanto, esta visión lo que hace es precisamente avanzar en ese objetivo de red, que es lo que trata de configurar la Unión Europea, además de reiterar en diversas ocasiones que estamos defendiendo el mantenimiento en la red de otros corredores como el central, desde Algeciras, o el corredor atlántico, desde la frontera francesa en el País Vasco hasta Oporto, pasando por Castilla y León, y con los enlaces correspondientes a Galicia y Asturias por el norte.

Disponer de una red mallada de mercancías y pasajeros es vital para potenciar la competitividad de nuestra economía y disponer de un sistema logístico eficiente es un valor estratégico capital. Así lo hemos entendido desde que accedimos al Gobierno, dando prioridad al transporte ferroviario como el modo más sostenible y eficiente, modo al que hemos destinado casi 50.000 millones de euros desde el año 2004, más de la mitad de la inversión que hemos ejecutado en los últimos años. Una inversión sin precedentes que ha hecho posible el crecimiento del tráfico ferroviario de larga distancia, por ejemplo, en un 28 por ciento y el crecimiento de la cuota del mercado del tren en el sistema de transporte de viajeros en 8 puntos. Un impulso que tiene también como objetivo incrementar paulatinamente la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías del 4 por ciento a una cuota del 10 por ciento en el horizonte del año 2020. En este sentido, a lo largo de la primera mitad de este año se han registrado incrementos significativos que superan el 7 por ciento, datos que sumados a los incrementos consecutivos a lo largo del último año en los tráfico de nuestros puertos y aeropuertos manifiestan el empuje de nuestras exportaciones y el auge del sector turístico.

Señorías, en el marco del impulso reformista emprendido en la política de infraestructura del transporte, donde la eficiencia, la sostenibilidad y la competitividad se convierten en los ejes de la política de Fomento, el

impulso del corredor ferroviario mediterráneo se conforma como una pieza fundamental, imprescindible y de vital importancia, un proyecto de país, un proyecto al servicio de los ciudadanos, un proyecto sobre todo al servicio de la economía y de la competitividad de España, un proyecto planificado para unir y para cohesionar. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, damos la palabra a los diferentes grupos parlamentario, comenzando por el grupo proponente. Señor Ayala, por el Grupo Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Muchas Gracias, señor ministro, por su intervención.

No voy a perder el tiempo en explicar la postura de mi grupo en cuanto a la trascendencia de este corredor. Coincidimos en la necesidad estratégica del corredor mediterráneo. Usted lo ha dicho con sus palabras, yo lo diría con otras, pero en definitiva es una realidad inatacable la necesidad estratégica de apoyar el corredor mediterráneo. No obstante, señor ministro, hay un error reiterado no solo por usted, sino también por otros dirigentes del Partido Socialista en cuanto al origen de este corredor en la posible incorporación a la red transeuropea de transportes en su momento, red básica a partir del año que viene, pues el Partido Popular no lo apoyó. Este corredor como tal —no olvidemos que forma parte de una iniciativa que se inicia en Algeciras, pasa por todos los puertos de interés general del Mediterráneo español y llega, después de atravesar la frontera francesa, hasta Hamburgo y posteriormente a la península Escandinava— no estaba definido cuando se hizo la Quick Star, es decir, los proyectos prioritarios de los que seguimos hablando. En aquella Quick Star, cinco proyectos prioritarios europeos, de los veintiuno en total que había, afectaban a la península Ibérica y tengo que hacer nuevamente referencia a la ingente labor de Loyola de Palacio para conseguir esa incorporación. Entonces, como le digo, este corredor no estaba definido, pero sí estaba incorporado el proyecto prioritario número 19, cuya definición es: interoperabilidad ferroviaria en la península Ibérica. Y lo que es el actual trazado del corredor mediterráneo en la parte correspondiente al Mediterráneo estaba casi en su totalidad integrado dentro del proyecto prioritario 19. Por tanto, señor Blanco, con independencia de las cuestiones políticas y de paternidad de los temas, vamos a reconocer que ningún país estuvo en cinco proyectos prioritarios, que España sí lo estuvo por la labor de Loyola de Palacio y que había un proyecto prioritario, que era el 19, que incorporaba prácticamente la totalidad del corredor mediterráneo dentro de la península Ibérica. Esta es una cuestión que quiero matizar sin ningún tipo de conflicto pero para que quede clara. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Es verdad que la incidencia económica de este corredor es del 47 por ciento del PIB español, está en su

área de influencia, y no vamos a discutirlo; pero, señor Blanco, ¿por qué ha pedido el Partido Popular esta comparecencia después de todo lo que se está hablando del corredor, después de las múltiples iniciativas que se han llevado a cabo en esta legislatura, tanto en Pleno como en Comisión? Quiero recordar la resolución número 2 del penúltimo debate sobre el estado de la Nación, en la cual todos aprobamos de forma unánime impulsar durante la Presidencia española de la Unión Europea la inclusión del corredor mediterráneo completo —Cádiz, Algeciras, todos los puertos del Mediterráneo hasta la frontera francesa— como proyecto prioritario y vemos que, a pesar de las palabras del ministro, a pesar de la postura unánime de los grupos parlamentarios de este Congreso y de los alcaldes que se han reunido en el año 2007 para la defensa de la incorporación del corredor, a pesar de las gestiones de los presidentes de comunidades autónomas, en Europa se avanza y este corredor como tal no está incluido. Esta comparecencia la solicitamos cuando el 29 de junio de 2011 en la comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social de Europa y al Comité de las Regiones se da un informe que en la página 59, cuando se habla de la lista preliminar de corredores de movilidad europea y de la línea del proyecto de transporte, se habla de un corredor mediterráneo, el número 3, que no es el corredor mediterráneo, señor Blanco. Por eso, cuando hablamos de corredor mediterráneo tenemos que definir cuál es el corredor mediterráneo, porque este corredor mediterráneo, si lo leemos en su integridad, dice lo que usted ha dicho hoy. Es un corredor que empieza en Algeciras, pero va a Madrid, Tarragona y Valencia y luego Tarragona, Barcelona, Perpiñán, Lyon, Torino, Milano, Venecia y Budapest. Este no es el corredor mediterráneo español. Ese es el temor, señor Blanco. No dudo de las palabras que usted ha dicho aquí hoy, no dudo de que el Gobierno español defienda el corredor mediterráneo, pero el papel preliminar del Consejo de Europa del 29 de junio de este año habla de un corredor mediterráneo que nosotros no podemos admitir. Porque, señor Blanco, a usted no se le escapa que los riesgos que España tiene no son los partidos políticos españoles, que debemos estar unidos y mantener una sola posición, sino el resto de países que tienen corredores que también quieren incorporar dentro de la red básica. Y si ya hay un documento en Europa que nos define de la manera que no nos gusta, indudablemente nosotros tenemos que ir a luchar por el que nos interesa. Ese es el motivo, señor Blanco, y quiero decir públicamente que en esto todos los partidos políticos estamos obligados a mantener una posición unitaria y que Europa vea que aquí no tenemos disputas porque en la disputa que mantengamos será fácil que se introduzca algún otro que no tenga tan clara las cosas.

Quiero también dejar bien clara cuál es la postura del Partido Popular respecto a la integridad de lo que es la red básica, por la que estamos luchando, de los proyectos españoles dentro de Europa. Señor Blanco, no renun-

ciamos a ninguno de los proyectos prioritarios que ya teníamos aprobados desde el año 2004. Ahora cambian su denominación, pero no podemos renunciar a ello. De hecho, hay también un documento de la Unión Europea anterior a este en el que parecía que automáticamente todos los proyectos prioritarios de la Quick Star, los 21 proyectos prioritarios, pasaban automáticamente a lo que es la red básica europea. Pues eso es lo que se pretende en cualquier caso. Es decir, que el corredor central, que el corredor atlántico, que el corredor mediterráneo formando parte del proyecto 19, como le he señalado anteriormente, se incorporen dentro de esa red básica. ¿Que además se puede conseguir la incorporación del corredor cantábrico-mediterráneo? Mejor. ¿Que además se puede incorporar el Valencia-Madrid-Sines? Mejor. No se nos tiene que olvidar a nadie que aquí no hablamos de infraestructuras, hablamos de corredores. Por tanto, está claro que la interoperabilidad y el funcionamiento conjunto de los corredores es más que evidente. Es fácil conseguir la conexión de Valencia con Sines porque se utiliza el corredor central en lo que es Sines-Badajoz-Madrid; evidentemente. Por tanto, señor Blanco, para nosotros todos los proyectos son compatibles, todos los proyectos deben formar parte de nuestra agenda en la lucha por el corredor y evidentemente, señor Blanco, siempre y cuando se incorporen a esa red básica todos los existentes más la definición del corredor mediterráneo en la iniciativa que venimos aquí sosteniendo todo el mundo desde el año 2005, el Partido Popular estará de acuerdo con lo que el Gobierno haga.

Se ha hablado mucho de la polémica o no polémica de este verano entre corredor central y corredor mediterráneo. Quiero volver a insistir: no son incompatibles, son absolutamente coordinables entre sí y, por supuesto, los dos son realizables. Que no se nos olvide que dependerá de la gestión de los gobiernos futuros hasta el año 2030 que sea una realidad el funcionamiento de dichos corredores. Pero, señor Blanco, no nos relajemos, el riesgo en Europa es mucho y ceder en lo más mínimo en la negociación puede causar un perjuicio de desvertebración territorial y de desequilibrio en la cohesión de los españoles que no nos merecemos. Es un riesgo que no podemos correr.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Gracias, señor Ayala, por ajustarse al tiempo.

El señor Jorquera no va a intervenir. Tiene la palabra la señora Buenaventura.

La señora **BUENAVENTURA PUIG**: Señor ministro, muchísimas gracias. Quiero decirle en primer lugar que nos alegramos y nos felicitamos por la contundencia con la que ha defendido el corredor mediterráneo. Compartimos con usted la necesidad de este corredor y compartimos también la defensa que ha hecho de la necesidad de una red mallada y no una red radial en la que todo converja en Madrid. También nos alegramos y nos felicitamos por que usted haya reiterado la priorización del

transporte por ferrocarril frente al transporte por carretera, tanto de pasajeros como de mercancías, con lo que coincidimos al cien por cien. Por tanto, felicidades.

Lo compartimos y nos alegramos.

Ha habido incertidumbre durante este verano por la posibilidad de que se impulsase este corredor o eje ferroviario mediterráneo desde la frontera francesa hasta un punto y no llegase hasta Algeciras. Son los rumores que han estado corriendo durante este verano. Nosotros entendemos que este eje mediterráneo tiene que ir desde la frontera francesa hasta Algeciras, ya que hay tanto importantes puertos marítimos como elementos fundamentales para la conexión por el sur de toda la Unión Europea. Entendemos que su compromiso y su contundencia en la defensa de este eje ferroviario se van a traducir en una petición también contundente ante la Comisión Europea para que se comprometa a incorporarlo a la red central europea al completo, es decir, por la costa y hasta Algeciras. Como bien decía el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, no debe haber confusiones sobre por dónde pasa este eje ferroviario: por toda la costa mediterránea desde la frontera francesa hasta Algeciras, pasando también evidentemente por Alicante o Cartagena. Además —aunque ya se ha dicho me gustaría complementarlo con más cifras—, todas estas poblaciones por donde pasa representan el 40 por ciento de la población y más del 40 por ciento del PIB, pero también el 50 por ciento de la producción agraria en valor, cerca del 55 por ciento de la producción industrial, el 60 por ciento de las exportaciones, el 60 por ciento del tráfico terrestre de mercancías, el 65 por ciento del tráfico marítimo y el 70 por ciento del turismo. No tendría ningún sentido no incluirlo en su totalidad en la red central transeuropea; sería completamente incomprensible. Y todavía se podría entender menos que un corredor de primordial importancia para relanzar la malograda economía española no fuera defendido con la máxima prioridad por el Gobierno del Estado español. Por tanto, reitero que le pedimos la defensa de este corredor a nivel europeo. Entendemos que el corredor mediterráneo es el único que permitiría que España se convirtiera en una plataforma de logística intercontinental de primer nivel —usted, señor ministro, también lo ha dicho—, que nos serviría además para unir el norte de África con Europa central y Escandinavia por el camino más corto, con un ahorro de 500 kilómetros respecto a cualquier otra opción. Esto debemos tenerlo en cuenta. Tampoco podemos dar la espalda a los puertos más importantes del Estado español en número de toneladas de mercancías, como son Algeciras, Barcelona y Valencia. La apuesta por el Mediterráneo permitiría conectar el ferrocarril con el centro de Europa y convertirnos de esta manera en el segundo núcleo portuario europeo por volumen de mercancías, por detrás de Holanda.

También merece la pena recordar que a nuestro entender durante muchos años se han cometido muchos errores en materia ferroviaria. El Gobierno del Estado

ha preferido seguir invirtiendo en una red de alta velocidad radial ineficiente, como se está demostrando en los últimos tiempos, o en el eje central atlántico, sin asumir el compromiso de concluir el conjunto de inversiones previstas en la parte sur del corredor mediterráneo. Y por las noticias que teníamos, el proyecto considerado por el Gobierno no preveía incluir el sector comprendido entre Alicante o Cartagena y Algeciras y, como decía anteriormente, esto sería un gravísimo error estratégico, puesto que el corredor forma parte de uno de los más importantes ejes norte-sur de la Unión Europea. El proyecto de las redes transeuropeas de transporte supone uno de los principales retos de futuro de la economía y de la política de transporte del conjunto de la Unión Europea. Señorías, merece la pena recordar también que es un compromiso, una resolución del último debate sobre el estado de la Nación, que fue aprobada por todos los grupos parlamentarios, con la inclusión además de la parte sur de este eje ferroviario.

Por último, me gustaría acabar con un tema que se escapa del eje ferroviario mediterráneo, un asunto mucho más cotidiano que en muchas otras ocasiones nosotros hemos planteado, y es el tema de las cercanías. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Saben ustedes que por más que consideremos necesarios los grandes corredores ferroviarios nosotros seguimos insistiendo en la importancia de financiar primero las infraestructuras de cercanías. Coger el tren no puede ser como ahora —al menos en Cataluña— un calvario, sino la manera más eficiente, segura y limpia de desplazarse. Los usuarios de cercanías en Cataluña sufren diariamente retrasos sistemáticos cuando no largas averías. Nuestro grupo manifiesta que uno de los elementos para salir de la crisis pasa por ponernos al nivel europeo en cantidad y calidad de red ferroviaria. Las últimas incidencias que se han producido evidencian la necesidad de exigir al Estado que realice las inversiones necesarias dando cumplimiento al Plan de cercanías 2014 y por el momento no vemos mayor interés del Gobierno en este asunto. Por ello, agradeceríamos contundencia en el eje ferroviario mediterráneo —nos alegramos—, pero también que —queríamos que el compromiso que contrajeron anteriormente se tradujera en una realidad en lo que se refiere al tema de cercanías.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Espero atenerme a los tiempos establecidos. Si algo me alargara, le adelanto al señor presidente que no intervendré en la próxima comparecencia del señor ministro sobre el eje ferroviario atlántico, pero ahora fijaré nuestra postura sobre los dos temas porque creo que están absoluta y estrechísimamente relacionados, como voy a intentar razonar.

¿De qué estamos hablando, para empezar? ¿Estamos hablando del eje ferroviario del corredor mediterráneo,

como se dice? ¿Estamos hablando del corredor mediterráneo, sin que vaya acompañado del calificativo de ferroviario? ¿Estamos hablando del eje atlántico ferroviario? ¿Estamos hablando del eje o corredor atlántico? Cada cual sabrá de qué habla. Yo le voy a decir la concepción de mi grupo: deberíamos estar hablando de ejes o corredores de transporte europeos, tanto viarios como ferroviarios. No tiene sentido trocear este sistema por modalidades de transporte. De forma que deberíamos hablar del viario y del ferroviario y, por cierto, dentro del ferroviario del de ciudadanos o viajeros y del de mercancías; de todo ello a la vez. En segundo lugar, estamos hablando de ejes europeos, o eso entiendo yo, que en Europa se hablará de los ejes europeos, no estaremos hablando...

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): Permítame, señor Beloki, ya sé que no es habitual, pero me parece que la reflexión que voy a hacer es muy conveniente. Yo no tengo problema en comparecer en la Comisión en el tiempo que queda para hablar de las redes de transporte transeuropeo, que es lo que va a aprobar la Comisión, porque dentro de las redes está el tema ferroviario pero, como usted está planteando muy bien, en las redes se define el modelo aeroportuario, los puertos de interés europeo, las carreteras de interés europeo... Es decir, que tiene usted razón, lo que va a plantear la Comisión trasciende al tema ferroviario, y en las redes básicas y en las redes globales estará todo eso. Entonces, yo no tengo inconveniente en fijar también la posición de España con relación a todo el paquete que se va a aprobar y presentar el 19 de octubre, pero yo he comparecido para hablar de una cosa concreta porque fue lo que me pidieron. Lo digo para clarificar.

El señor **BELOKI GUERRA**: No estaba en este caso diciéndole a usted nada, pero entiendo que estamos hablando desde una visión europea, por lo que, al menos en relación con lo que Europa va a decidir, parece que un ratito debíamos situarnos en Europa, si es que efectivamente queremos que Europa defina una determinada postura. Es decir, estaríamos hablando de corredores europeos de transporte, y un corredor europeo de transporte es visión como mínimo del conjunto de la Península; como mínimo, porque seguramente también habría que enlazar parte de África, pero al menos de la Península. Estaríamos hablando específicamente de cómo se conecta la Península con el resto de Europa, digámoslo así porque parece que a veces decimos con Europa porque no nos sentimos europeos. Y la conexión, por lo que a los ejes viarios y ferroviarios se refiere, tiene un problema, que son los pirineos, algo que para empezar es un problema físico no político, no voy a describirles a ustedes el volumen de lo que son los Pirineos, ya lo hice en una reciente interpelación. Desde esa perspectiva, me alegro mucho de que Europa de vez en cuando nos haga reflexionar sobre nosotros mismos; a veces nos

sirve hasta para cambiar la Constitución en una semana, y para tantas cosas últimamente, para demasiadas, y es porque no se ha reflexionado cuando se debía sobre lo que uno debería haber reflexionado, sin que estas cosas no tuvieran que venir de fuera. En cualquier caso, siempre es buena una ocasión cuando ella se presenta, pero tampoco me ahorro decir que esto constituye una manifestación evidente del fracaso de todas nuestras planificaciones, el último es el PEIT. Alguna vez le he propuesto la hoguera de San Juan y quemar los planes. Lo sigo manteniendo, porque si usted me dice que de esto no habíamos reflexionado... ¿Y de qué reflexionamos cuando hicimos el PEIT si el corredor mediterráneo lo estamos descubriendo ahora? Entiendo que, como mínimo, planes insuficientes. Mi calificativo es peor.

Ministro, usted habla desde 2003 hasta ahora. No, no; como mínimo hay que remitirse al Consejo Europeo de Essen del año 1994, que es cuando se establecen, hablando de los temas de transportes —porque también se habló de energía—, por lo que al ámbito ferroviario y al tren de alta velocidad se refiere, dos líneas europeas de trenes de alta velocidad a ambos lados de los Pirineos, como por otra parte siempre ha sido, porque es cuando los Pirineos bajan un poco y es menos costoso cuando están más bajos que en medio, pero para eso no hace falta estudiar nada, es elemental. Esto ha sido así tradicionalmente, la Península se ha unido con lo que antes era Francia y ahora es Europa básicamente por los dos lados y ahí está toda la circulación de camiones, etcétera. No hace falta que me extienda en este tema. De forma que estaríamos hablando de qué hacer para unir la Península con el resto de Europa a través de los Pirineos, y eso está inventado, salvo que alguien diga que hay algo más aparte de los dos ejes que ya veníamos desarrollando, por vía de hecho, con análisis, con estudios, sin estudios, con planes y sin planes. Está inventado y no parece que vaya a haber muchas alternativas más, aunque el futuro es el futuro. Pero hoy son los dos ejes, el eje mediterráneo y el atlántico, estas son las dos zonas de conexión del conjunto de la Península y a mí no me entra en la cabeza que al hablar de dos ejes estemos pensando que ninguno de los dos pase por el territorio propiamente de mi amigo del BNG. Estará más o menos cerca de unos determinados sitios, pero habrá que conectar el conjunto del territorio con uno de los dos ejes. Ahí está su plan y yo coincido, hágase una red mallada, pero eso ya es de Pirineos para abajo, porque en la conexión con Europa el problema son los Pirineos, y en este sentido los dos ejes están inventados.

Espero que el día 19 sea esta la visión que se imponga y espero que este Gobierno defienda esta visión y diga a quien tenga que decírselo que defiende esta visión, más allá de que todos seamos más o menos proclives a que se desarrolle antes por un lado que por el otro. Pero la visión es la visión; de una Europa con la perspectiva del año 2030, creo recordar, será esta la visión. ¿O nos imaginamos otra historia? De forma que yo espero que de

sus trabajos, del trabajo del Gobierno en Europa, salga una visión de una vez clara, porque al parecer, a pesar de que desde el año 1994 en Essen se decidió lo de los ejes ferroviarios de alta velocidad, parece que no nos habíamos aclarado ni de lo que nosotros mismos indujimos en la Comisión Europea. Y que se complete aquella visión de tren de alta velocidad por el tema viario, señor ministro, y de eso hemos hablado usted y yo. Que también habría que hablar de los ejes viarios de conexión con Europa para el conjunto de la Península y a ver cuál va a ser su tratamiento en todos los órdenes, incluido el financiero. De forma que espero eso, y usted sabe que mi grupo está esperando también un USB, el del eje ferroviario atlántico. Porque usted, en una demostración que hizo en Cataluña, ya dijo cómo se iba a organizar el eje mediterráneo, y yo recuerdo que el señor Mas le dijo a usted que el USB de todo lo que había dicho usted lo iba a guardar. Yo le he dicho: antes de que me vaya, señor ministro, déme usted el USB del eje atlántico. Yo ya estoy para irme, ministro, pero todavía no tengo el USB. **(Risas.)** Con esto quiero decirle que esto se acaba, pero que tenemos que conectarnos con Europa por los dos lados es evidente, como no es menos evidente que usted tiene que saber cómo se liga, qué parte del Estado y de Portugal, con uno de los dos ejes y con qué plan de actuación. Esto no es exactamente lo que hay que presentar en Europa; esto es lo que hay que hacer de Pírneos para abajo.

Señor ministro, esperando que el 19 ocurra lo que yo desearía que ocurra, esperando que usted tenga las ideas claras, que creo que sí que las tiene bastante por lo que le escucho y esperando también lo que a través de una moción que pactamos con usted nos prometió, el USB que le agradecerá también mi compañero gallego de cómo se conecta esta otra parte que se tiene que conectar al eje atlántico. También nosotros tenemos derecho a ser europeos.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Macias, tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU:** Señor ministro, señoras y señores diputados, si no voy mal fijado, como decimos nosotros —mal traducido por cierto—, estamos en una comparecencia para hablar del corredor del Mediterráneo. Por tanto no estamos para hablar de otros corredores, que son importantísimos y desde luego no voy a poner la más mínima objeción a la consideración de ninguno de ellos, pero creo que hoy toca hablar del corredor mediterráneo. Por tanto a mí me gustaría que, más allá de alguna referencia a las redes —y acabaré mi intervención hablando de redes—, pudiéramos sacar de esta comparecencia alguna conclusión que nos despreocupara. El señor Ayala se lo ha dicho en prosa y yo se lo voy a decir con los planos, porque aquí hay un mapa que a nosotros nos preocupa muchísimo, porque resulta que estamos hablando del corredor mediterráneo y parece

ser que Almería no está en el Mediterráneo, ni tampoco lo están Cartagena y Alicante. Y esto es lo que hay en estos momentos en Europa, además entregado y avalado por la delegación española. Esto es lo que hay, estamos hablando del Transport Core Network Project. Nosotros estamos preocupados y como estamos preocupados y hoy estamos hablando del corredor mediterráneo nos gustaría que este mapa se transformara y fuera realmente el mapa donde el corredor mediterráneo pasara por el Mediterráneo. Yo tengo un gran respeto por Córdoba, Manzanares, Ciudad Real, Alcazar de San Juan, Madrid, Guadalajara, Calatayud y Zaragoza, me merecen una consideración extrema, pero no están en el Mediterráneo. Parece obvio que Zaragoza no está en el Mediterráneo; está en el eje del Ebro, está en muchos corredores, pero no está en el Mediterráneo. Por tanto, me parece que deberíamos concentrarnos en que el corredor mediterráneo estuviera en el Mediterráneo. Con que saliéramos hoy aquí con esta idea, con esta noción geográfica, me daría por satisfecho. Dicho esto, casi no tendría nada más que decir. ¿Es el corredor mediterráneo o no es el mediterráneo? Sé que por parte del Gobierno se ha hecho un esfuerzo notable, porque no es fácil en estos momentos tan complejos, desde el punto de vista de Europa, de las políticas europeas, de la economía, de restricciones de todo tipo, ampliar redes. Comprendo perfectamente que la misión de nuestros representantes en Europa es muy compleja, pero precisamente por ser tan compleja hay algunas ideas claras que deberían quedar claras, como esta, es decir, que los españoles saben que el mediterráneo es el mediterráneo, no otra cosa que no es el mediterráneo, que se llama corredor central —me parece perfecto—; el corredor atlántico es el corredor atlántico pero no es el corredor mediterráneo. **(El señor Beloki Guerra le indica un punto de un documento.)** ¿De qué vamos a hablar? De él hablaremos en otro punto del orden del día. Evidentemente, en ese punto se hablará del corredor atlántico, pero ahora en este punto estamos hablando del corredor del Mediterráneo, en este punto, amigo Beloki. **(El señor Beloki Guerra: Y en esta Comisión.)** Pues en este punto para precisar. Desde este punto de vista nos gustaría llegar a esta conclusión.

La actuación del Gobierno parece que ha logrado que por parte de Europa se tenga en cuenta esta cuestión, habrá que ver, pero nosotros le podemos ofrecer el apoyo. Si nos creemos en este corredor mediterráneo, por el Mediterráneo le vamos a dar todo el apoyo, vamos a jugar a favor. Esto es lo que tenemos que decirle. Cuando hablemos en otro punto o en su día del corredor atlántico, adelante que ofreceremos nuestro apoyo unánime para defender lo que sea, el corredor central... En este punto y en esta cuestión nos gustaría que hubiera una definición muy clara en este sentido, y —repito— estamos hablando de los proyectos del *core network*, por utilizar la nomenclatura europea. Estoy muy de acuerdo con el señor ministro en muchas de las cosas que ha dicho; por descontado, con su frase muy mesurada de que él apoya la incursión, etcétera, y estamos de acuerdo

también con una visión en red, en malla. Llevamos muchos años, no la señora Buenaventura y algún otro diputado catalán que están aquí, sino nuestros antecesores, predicando en el desierto respecto a la malla.

Para que esto no sea pesado por tantas horas que llevamos aquí, en la última intervención he retrocedido unos cuantos meses o años, pero me van a permitir que ahora retroceda ciento cincuenta años. No sé si en esta sala, me imagino que no, pero en estas Cortes había un diputado que se llamaba Andrés Borrego, un hombre famoso porque fue fundador del periodismo parlamentario, entre otras cosas, un político importante, que decía cosas muy curiosas. Se estaba debatiendo algo parecido a lo de ahora, cómo debía ser la red de ferrocarriles española, y este señor, ante una comisión parlamentaria, dijo: una gran cruz de ferrocarriles que atravesase nuestro territorio de norte a sur y de este a oeste. Cuando oía y leía —decía él— que la Inglaterra, la Francia, la Alemania se esforzaban por cubrir sus territorios de una red de ferrocarriles, repetía yo sin cesar: no red sino cruz, es lo que nosotros necesitamos, y esta cruz la considero destinada a operar nada menos que nuestra salvación económica a la manera que la cruz mística del Calvario ha operado la regeneración de la especie humana. Es una compota espiritual ferroviaria que tiene ciento cincuenta años, pero es muy actual. Le contestó un diputado por Barcelona, Luis María Pastor, intentando convencerle de que la red era lo importante. Al final ganó la cruz. No sé si esto salvó a la humanidad o no, pero en cualquier caso para España no fue un siglo especialmente brillante desde el punto de vista económico a partir de esta cruz.

Señor ministro, estamos de acuerdo en el planteamiento de un mallado importante; sabe que cuenta con nosotros pero sobre todo que no se hagan lecturas extrañas en las cuales el corredor mediterráneo pase a no ser el mediterráneo. Le pido esto con toda convicción.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, el señor Ayala, en nombre del Grupo Socialista tiene la palabra. **(Rumores.)** Perdón, señor Simancas, le pido disculpas. Qué atrevimiento. **(Risas.)**

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Sabía que iba a tener competencia en este proceso de listas pero no me imaginaba yo que la competencia me llegara por allí. **(Señala los bancos del Grupo Popular. —Risas.— El señor Ayala Sánchez: Cosas peores te esperan.)**

En todo caso, señor presidente, señorías, el Grupo Socialista también va a recoger el guante lanzado por el ministro. El mayor riesgo que tiene la defensa de los intereses de España en la definición de las redes básicas de transporte en Europa es una eventual imagen de división que pudiera darse entre nuestros territorios y nuestras fuerzas políticas. Por lo tanto, la mejor manera de asegurar el respaldo europeo a nuestros grandes corredores del transporte —el del Mediterráneo que hoy nos convoca, el central atlántico, el eje del Ebro, la conexión atlántico mediterránea, todos ellos— consiste en trabajar

de manera leal y coordinada en las instituciones y en escenificar un acuerdo político sólido en este Congreso de los Diputados. Quizá convenga abrir un poco la perspectiva de análisis como intentamos hacer en el punto anterior, porque es verdad que estamos inmersos en un proceso de cambio global: cambian los modelos económicos; cambian los productos que se compran y se venden; cambian los modos de producción; cambian las maneras de distribuir las mercancías, de viajar las personas. El cambio es fundamentalmente de escala; hoy la escala es global. Y si el mundo cambia y queremos que nuestras empresas sean competitivas tenemos que proporcionarles unos sistemas eficientes en la logística y en el transporte, y eficiencia hoy en el mundo de los transportes se llama intermodalidad, es decir, la utilización para cada tramo de desplazamiento del transporte más rápido, más barato y más eficaz. Si queremos hacer de España esa gran plataforma logística internacional de la que hablaba la diputada Buenaventura, para mejorar la competitividad de nuestra economía hemos de profundizar en algunas reformas de calado; reformas que ya están apuntadas en Europa y en España. Por eso estamos impulsando el Plan de transportes de mercancías por ferrocarril; por eso estamos apostando por la conectividad de nuestros puertos; por eso insistimos en las autopistas del mar; por eso conveníamos con las comunidades autónomas la creación de nodos logísticos.

Ahora hay dos grandes objetivos por delante, como decía el ministro. Hemos de configurar un sistema de transportes en forma de red mallada, porque se adecua más a nuestro Estado complejo y, sobre todo, porque es más eficiente que la cruz radial a la que aludía el señor Macias hace unos segundos, y hemos de incorporar los ejes fundamentales de nuestra red a los grandes corredores intermodales de escala europea. Seguro que podemos ponernos de acuerdo en todo esto, es puro sentido común. Pero, salvando el ánimo del acuerdo, quiero aclarar un par de cosas. Primero, la decisión de las instituciones europeas sobre la revisión de sus redes prioritarias de transporte aún no se ha adoptado. Los planos que se han esgrimido aquí son meros borradores que no tienen ningún valor ni político ni institucional. Las decisiones aún no se han adoptado y no se van a adoptar sin consultar con los Estados miembros, y ya han escuchado ustedes cuál es la opinión de quien representa al Estado español en el marco de ese proceso de revisión. Segundo, todo el marco regulador —como decía el ministro— va a cambiar. Ya no va a haber proyectos prioritarios o no prioritarios en clave testimonial como declaraciones de principios. A partir del mes próximo y para el periodo 2012-2030 habrá redes globales, redes básicas de transportes; ambas redes responderán a criterios prefijados perfectamente objetivables y, por tanto, ya no sujetos a arbitrariedades. Las dos redes formarán parte de un reglamento de obligado cumplimiento por los Estados —obligado cumplimiento—, las primeras no tendrán plazo, las segundas, las redes básicas, tendrán que culminarse antes de un plazo deter-

minado, en 2030. Las redes globales tendrán financiación europea solo para estudios y proyectos y las redes básicas tendrán financiación también para las obras. Cambia todo el marco regulatorio.

En este nuevo marco está trabajando el Gobierno, defendiendo la inclusión en las redes básicas de transporte de Europa del corredor central—atlántico, que ya formaba parte de los proyectos prioritarios como se ha citado aquí, junto al corredor mediterráneo desde Algeciras a la frontera francesa, como ha asegurado fehacientemente el ministro. El corredor del Ebro, la conexión atlántica mediterránea..., porque todos estos ejes son perfectamente compatibles, no cabe por lo tanto enzarzarse en polémicas sobre qué corredor es prioritario o cuál no. Todos responden a los criterios objetivos reglamentados; todos son necesarios, son compatibles y el Gobierno está defendiendo con éxito su inclusión en las redes básicas europeas. Ahora bien, el ritmo de ejecución de esos corredores no va a depender de Europa, ni en lo político ni en lo económico: va a corresponder a los Estados decidir si se acelera un eje o se demora otro. La cobertura financiera de Europa llegará todo lo más, aproximadamente, al 10 por ciento de las inversiones. ¿Qué quiere decir esto? Que nadie se equivoque mirando a Bruselas para reclamar que se impulse tal o cuál obra. Las decisiones se van a adoptar aquí, en el Gobierno y en el Parlamento español. Cada año, fundamentalmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. Las decisiones sobre la priorización de las obras se van a adoptar aquí. La financiación europea llega, insisto, todo lo más, al 10 por ciento. Aún más claro: si los futuros gobiernos de España apuestan como este, como este Gobierno socialista, por la ejecución de los corredores intermodales y en concreto por el corredor mediterráneo, si apuestan como este, tendremos corredor mediterráneo, tendremos corredores. Si no, no. Es decir, si don Alfredo Pérez Rubalcaba tiene a bien volver a nombrar al señor Blanco ministro de Fomento en la siguiente legislatura **(Rumores.—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.)** pues yo tengo alguna seguridad. Si no, a pesar de todas las flores que podamos mandar a Bruselas, esto tiene un trámite.

Voy concluyendo porque en buena medida está todo dicho. El Gobierno defiende la inclusión del corredor mediterráneo en la red básica porque se lo cree. Cree en la necesidad de impulsar los ejes transversales, porque el eje mediterráneo aglutina la mayor concentración de habitantes y de actividad económica de España. Ahora estamos todos convencidos; incluso el PP. Yo solo quisiera aclararle al Partido Popular, ahora representado por su portavoz adjunta, que no hay ningún ánimo de asumir paternidades que no se corresponden ni de hacer reproches injustos. Pero tengo delante toda la agenda de reuniones que se celebraron con motivo de la revisión de los proyectos prioritarios en las redes transeuropeas durante los años 2001, 2002, 2003 y principios de 2004. Hubo hasta catorce reuniones, en las que participó el Gobierno de España con los representantes de las insti-

tuciones europeas. Me he revisado las actas de cada una de ellas: en ninguna aparece propuesta alguna en relación al corredor del Mediterráneo. El corredor del Mediterráneo no ha sido propuesto formalmente. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Proyecto 19, señor Simancas! Señoría, usted es muy nuevo en esto, usted es muy nuevo en esto.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, deje al señor Simancas que se exprese libremente como usted lo ha hecho.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** No se trata de hacer ningún tipo de reproche, simplemente es una información, y además me alegro de que hoy usted haya demostrado aquí su respaldo a la posición del Gobierno de España. Solo quería constatar una realidad. Como usted, nos ha dado una información que yo también he querido estudiar a fondo. Por lo tanto este es el primer gobierno, el Gobierno socialista de España actual, que propone ante las instituciones europeas que el corredor mediterráneo sea incluido en las redes básicas de transporte en Europa—este es el primer gobierno—, y responde con esa posición a un consenso, que yo celebro y agradezco, en esta Comisión, sin más.

Ahora, señorías, estamos ante uno de esos grandes proyectos de país que requieren de altura de miras, de consensos sólidos en la clave política, en la clave institucional. España necesita un sistema de transportes eficiente, competitivo, para impulsar un modelo de crecimiento más sólido y eficaz en la creación de empleo. Los grandes corredores logísticos intermodales son fundamentales para alcanzar esta eficiencia y aquella competitividad. El corredor mediterráneo no es la única prioridad pero es una gran prioridad en este propósito. Estamos de acuerdo en lo fundamental. Yo celebro—insisto una vez más aquí—y agradezco las intervenciones de los portavoces de todos los grupos parlamentarios y ahora solo nos queda respaldar al Gobierno de España en su negociación con Europa. Ese respaldo será la mejor garantía para el éxito común. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** A continuación el señor ministro de Fomento responde a las cuestiones que los distintos grupos le han planteado.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): No voy a entrar en ver quién es ahora más promediterráneo. Entiendo que la gente puede evolucionar, puede cambiar su visión de España a partir de una concepción radial a contemplar una España en red, una España mallada, de la misma forma que en su día se cuestionó el título VIII de la Constitución y luego se pasó por una transición a defender el título VIII y el Estado autonómico. Eso, en lugar de reprocharlo, lo celebro, por lo tanto, celebro que todo el mundo tenga una visión de red mallada en las intervenciones de esta Comisión. Yo desde luego no soy

el ministro que ha dicho que este país estaba desequilibrado hacia el Mediterráneo de una forma espectacular, y que el fortalecimiento del centro peninsular era necesario ante el desequilibrio hacia el Mediterráneo que el país había sufrido a lo largo de los últimos treinta años. Yo no he dicho eso, pero hubo un ministro que dijo eso. Celebro que todos hayamos cambiado la posición, sobre todo en un momento trascendente, porque estamos en un momento trascendente, señorías. Vamos a definir la red básica del transporte en su amplitud, como decía el señor Beloki, no solamente la red ferroviaria, para los próximos dieciocho años, del año 2012 al año 2030, pero de forma muy distinta a como se hizo en el año 2003. Tengo que expresar unas palabras de reconocimiento a pesar del corredor del Mediterráneo a la comisaria de Transporte, la señora doña Loyola de Palacio, porque tuvo la visión en el año 2003 de introducir el concepto de la red transeuropea de transporte e incorporarla a nuestro lenguaje y darle un impulso importante que yo tengo que reconocer y reconozco. Pero lo que estamos definiendo aquí no es una declaración de intenciones de por dónde tenían que transitar los Estados miembros y la Unión Europea de aquí al año 2030. No, a diferencia de lo que ocurrió en el año 2003, lo que se apruebe —que se conoce el 19 de octubre, pero que luego tiene una tramitación porque vendrá el proceso de aprobación por parte de la Comisión y luego por el Parlamento Europeo, es decir, que nos llevará un año aproximadamente que finalmente se apruebe— se va a convertir en directiva, es decir en reglamento, luego es de obligado cumplimiento para los Estados miembros. Este es el salto importante en relación con el año 2003, que aquí cuando vamos a definir la red global y la red básica estamos definiendo un reglamento comunitario donde los Estados miembros se comprometen a cumplir, en el umbral del año 2012-2030, con los objetivos marcados en las redes que queden definidas. Por tanto, este es un salto cualitativo muy importante y a su vez, paralelamente, el día 19 de octubre no solo conoceremos la propuesta de reglamento de redes, sino que conoceremos también la propuesta de reglamento financiero para estas redes. Ese también es un avance sustantivo porque habrá un reglamento propio financiero para las redes transeuropeas, luego va a haber una aportación importante, mayor que la que hubo en el pasado, para las redes transeuropeas de transporte en ese horizonte del año 2012 al 2030.

Como decía muy bien ahora el señor Simancas, cuando aquí nos consumimos en un debate sobre cuál es prioritario en la ejecución y en el desarrollo de cada red dentro del territorio, eso lo marcará lógicamente cada Gobierno cada año en los Presupuestos Generales del Estado. Solamente le quiero dar un dato. Si se mantiene la inversión en ferrocarriles, que es de lo que estamos hablando ahora —el señor Beloki introdujo el tema de la red en su conjunto—, que se ha realizado durante estos seis años, nosotros cumpliríamos con el objetivo de las redes propuestas del conjunto de corredores en el año 2023. No tendríamos que esperar a 2030 si se man-

tiene este ritmo inversor; si hay un menor ritmo inversor es indudable que tardaríamos más en cumplir con ese objetivo, pero lo digo por contextualizar porque hay algunos que piensan que puede ser una ensoñación lo que está planteando de esta red mallada el Gobierno de España. **(El señor Macías i Arau: Es que es una ensoñación.)** No, no, si apostamos realmente por esta red mallada y por estos corredores y si se mantiene la inversión, cumpliremos en el año 2023 con el objetivo. Si se relaja un poco la inversión, pues en la medida en que se relaje hasta llegar al objetivo que tendremos que cumplir sí o sí en el año 203; en consecuencia, no se trata de un sueño inalcanzable cuando yo decía además que la inversión en materia de transporte ferroviario era el 50 por ciento del presupuesto y sabiendo como sabemos que donde más se ha avanzado es en la red viaria o, como veíamos antes, en la red aeroportuaria. Por tanto, tenemos objetivos, horizontes y perspectivas para cumplir con el desafío de esa red mallada que acabamos de proponer. Quería subrayar esto porque me parece un salto cualitativo.

No comprendo algunas cosas, señora Buenaventura, quiero decírselo con todo el respeto y con todo el aprecio, pero no sé cómo siendo de izquierdas puede cuestionar la inversión hacia un territorio como es Galicia, como es el eje atlántico, que ha estado desequilibrado **(Denegaciones por parte de la señora Buenaventura Puig.)**, sí, sí, dijo que se está invirtiendo en el corredor central atlántico en lugar de invertir en el corredor mediterráneo; sí, señoría, que le pidan el «Diario de Sesiones». No comprendo cómo se puede cuestionar esto desde una visión equilibradora que tiene que tener precisamente nuestro país a la hora de planificar la inversión. Por cierto, también quiero desterrar una idea que se está asentando en base a la especulación simplemente, que es que el transporte ferroviario de alta velocidad no es rentable. Miren, en los resultados de Renfe del año 2010 la alta velocidad dio beneficios; lo que ha dado muchas pérdidas es la red convencional, señorías, y ya no hablemos de la red de cercanías —que son declaraciones de servicio público— o de las redes regionales. Hablemos con rigor porque aquí cuestionamos la alta velocidad y sin embargo sostenemos que se tienen que mantener líneas convencionales, en algunas de las cuales —podía citárselas— van seis viajeros desde alguna parte del territorio hasta Madrid, y si analizamos quiénes son los viajeros sabemos que la mayoría son trabajadores jubilados de Renfe que no pagan por su billete. **(Risas.— El señor Beloki Guerra: Eso ha estado bien.)** Si hay que hacer una revisión de verdad será sobre nuestra red convencional, en consecuencia, dejemos de cuestionar aquello que se está demostrando que está siendo utilizado y que da rentabilidad, y acabo de decir los datos precisamente del último ejercicio presupuestario con relación a la alta velocidad. Todavía hay un gran camino que recorrer en esta materia porque se puede ser más eficiente desde el punto de vista comercial; claro que se puede ser más eficiente; se está introduciendo la posibi-

lidad de contemplar en algunas comunicaciones ser más eficiente.

En todo esto nos dejamos llevar por una idea que tuvimos en su día, pero esto no tiene nada que ver con la infraestructura, de que para utilizar más, para optimizar más una infraestructura que había, poder hacer un desarrollo regional del tren de alta velocidad en Castilla-La Mancha, pero era para optimizar más una infraestructura; no hicimos una inversión para que el tren fuera de Toledo a Albacete, no, la inversión la hicimos para ir de Madrid hasta Albacete, Alicante, Murcia o para ir desde Madrid hasta Valencia, etcétera; se trataba de un movimiento interno a ver si era también rentable desde el punto de vista del interior de la comunidad, pero le puedo dar los datos de ocupación, si quiere, de la alta velocidad de Madrid a Valencia que pasa por Cuenca, que pasa por Albacete. También le puedo hablar de la alta velocidad a Barcelona que, por cierto, desde su grupo tanto cuestionaron y que tanto utilizan ahora. **(Risas.)** Le anuncio ya que a partir del próximo mes, con los nuevos sistemas ERMTS vamos a reducir los tiempos y estaremos desde Barcelona en Madrid en menos de dos horas y media, con lo cual todavía vamos a introducir un plus de competencia con otros medios de transportes, que va a optimizar mucho más esta infraestructura.

Después ha hablado de las cercanías y las calificó de una forma que casi las definió como un sistema de transportes tercermundista. Utilizó una expresión que me lleva a decirle que viaje un poco por el mundo. Si quiere, me acompaña y ve la red de transporte de Estados Unidos y compara los trenes españoles con la red de transportes de la primera potencia del mundo; los podemos comparar. ¡Me niego a que tengamos una visión tan pobre de nuestro país! Otra cuestión es que aspiremos a mejorar lo que tenemos, pero no podemos tener una visión tan pobre cuando somos en alguna materia líderes mundiales, y parece que a veces nos avergonzamos de eso. Me siento muy orgulloso, muy orgulloso de que nuestras empresas sean las mejores en el mundo en el ámbito del desarrollo, planificación y construcción de la alta velocidad y de las redes ferroviarias por lo que se ha hecho en España. Y me siento muy orgulloso de empresas como Talgo y sobre todo de CAF, que está ganando concursos internacionales, entre otras cosas por los desarrollos que tuvieron en nuestro país. Me siento muy orgulloso de eso, señoría, y usted me puede plantear que es necesario tener una ambición mayor en la red de cercanías. Yo también la tengo. He presentado un plan de transporte de mercancías, con una inversión concreta. Hemos modernizado 35 estaciones de cercanías. Le voy a dar la puntualidad del mes de agosto. La puntualidad del mes de agosto ha sido del 96 por ciento. No sé si eso le parece mucho o poco, pero es lo que es. ¡Ya está bien de despreciar lo que tenemos! Espero que ningún día en el futuro tengamos que añorar lo que tenemos; lo espero y lo deseo, como ministro del Gobierno de España. Igual ocurre cuando hablamos de inversión. Espero que algún día no añoremos la inversión que estamos haciendo y

que nos ha permitido un impulso modernizador sin precedentes en la historia de España. Espero que no lo añoremos, y espero que sigamos pudiendo modernizar nuestra red de transportes ferroviarios como lo hemos hecho en los últimos tiempos. Porque calvario, calvario, lo sufre mucha gente en muchas partes del continente a la hora de utilizar la red de transportes. Puedo admitir deficiencias, insuficiencias, pero permítame que no pueda admitir esto, señoría, porque no creo que sea así, porque hemos modernizado también nuestra flota de trenes. Hay que ver alguna flota de trenes que hay por el mundo, las podemos ver hasta entre las primeras potencias. Podemos ver no solo las de Estados Unidos, sino que podemos ir a verlas a algunos países europeos. Podemos verlas, señoría, porque seguramente nos servirá para apreciar más lo que tenemos.

Señor Macías, me va a permitir que le diga que el mapa que tiene no es el mapa de ningún organismo oficial. El Consejo de Europa no hace mapas de las redes transeuropeas, puede hacer mapas no sé de qué, pero no de las redes transeuropeas. De momento el comisario no ha planteado ningún mapa y no hay ningún mapa. Lo habrá el día 19 de octubre. Desde luego, en la Comisión, el presidente, el señor Durao Barroso, se encargó de desmentirlo cuando compareció para explicar las perspectivas financieras para 2014-2020. Cuando pintó redes se encargó de desmentir que esto no podía ser entendido, como he señalado, como un proyecto preliminar de la futura red básica. Simplemente, él dijo que para las redes habría tanto dinero y pintó que no tenía nada que ver con lo que estamos discutiendo.

Cambio, para tranquilizar a su señoría —también al señor Ayala—, sobre por dónde tiene que transcurrir el corredor del Mediterráneo. La definición que va a hacer la Comisión ahora no obedece al capricho de ningún Estado miembro, porque para eso hemos estado trabajando desde el año 2009 en la metodología, para definir las redes. Es decir, la metodología ahora es objetivable. Hay una metodología y con su aplicación surgen las redes. La metodología establece criterios y, desde luego, criterios es tener la condición de capital del Estado —un criterio— o tener que cumplir con unos mínimos de población —segundo criterio— o ser áreas urbanas calificadas como megaáreas de crecimiento metropolitano, según el atlas Espon 2006, o ser aglomeraciones urbanas que superen el millón de habitantes, según criterios de Eurostat, o ser puertos con un tráfico anual superior al uno por ciento del total de tráfico de la Unión Europea, superior a 24,3 toneladas de graneles o 13,3 de no graneles, o un criterio ponderado entre ambos igual o superior. Es decir, establece criterios —no voy a seguir con ellos— y desde luego los nodos logísticos, que son criterios también. Por tanto, ahora ya no se va a poder decir: No, es que tiene que pasar por tal lugar porque resulta que los del lugar lo quieren. No, hay criterios objetivables, que son los que van a marcar precisamente el desarrollo de los corredores. Y tengo que decirle que el corredor del Mediterráneo, sobre el que estamos dis-

cutiendo, desde Algeciras a la frontera francesa, cumple con todos los criterios que establece la Unión Europea como elementos objetivables para determinar los corredores. Cumple con todos ellos, cumple con la metodología. Por tanto, si cumple con la metodología, no hay razón para pensar que puede haber trazados distintos a la conexión con los puertos, porque, si no, dejaría de cumplir con los objetivos, o que no puede estar incluido en la red, sencillamente porque ahora —reitero— la definición va a venir marcada por los criterios que les acabo de exponer. Señorías, quería remarcar este tema que me parece importante, y con esto también respondo a las dudas que tenía el señor Macías.

El señor Beloki —con esto concluyo— hacía un comentario en relación con un USB que yo quedé en enviarle. Tiene razón. He quedado en enviárselo y se lo voy a enviar antes de que concluya definitivamente esta legislatura. Me va a preguntar por qué he tardado tanto, y tiene derecho a una explicación y se la voy a dar. Desde el cambio de Gobierno en Portugal, hubo alguna modificación en los criterios que establece el Gobierno de Portugal en relación con sus prioridades para avanzar en determinados trazados que, desde el punto de vista interno, le plantea algunos problemas y que nos plantea como cuestión fundamental poder sacar sus mercancías por ancho internacional desde Sines hasta Francia. Desde luego, lo plantean hacer por Irún. Luego tiene que ver con este corredor. Por tanto, tuvimos que hacer una definición complementaria para establecer un tercer hilo. Estoy hablando de la red de mercancías, porque saben que todo el trayecto que está diseñado de alta velocidad no está concebido como tráfico mixto. Está concebido como tráfico mixto desde Madrid hasta la frontera portuguesa, está definido como tráfico mixto a partir de Miranda de Ebro, cuando conectamos con la Y vasca, pero hay un ámbito en el centro que no está definido como tráfico mixto. Por tanto, para poder dar salida en ancho internacional, tuvimos que hacer un planteamiento más ambicioso del que teníamos previsto adicionalmente.

Creo que usted se merecía esta explicación y, como me he comprometido con el Gobierno de Portugal a tener la definición antes del día 26 de septiembre, esa es la fecha en que tendremos definido todo el corredor, en ese momento, de la misma forma en que se lo planteo al Gobierno portugués, encantado le mando a usted el USB.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Consideran, señorías, que está debatido ya suficientemente el tema? (**Varios señores diputados**: No, no.) Un par de minutos, por favor. Nos queda todavía el siguiente punto, que también va a ser largo. Obviamente, tienen derecho a la réplica, pero les ruego, por favor, que no sobrepasen el tiempo máximo de tres minutos, que es el que habíamos acordado, sabiendo que se retrasa el siguiente punto.

Señor Ayala, sintéticamente.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Lo haré muy brevemente, señor presidente. Muchas gracias por este segundo turno. Voy a ser muy puntual en los temas.

El señor Blanco ha hablado de inversiones hasta el año 2023, y dice que espera que no nos lamentemos de que no se cumplan. Señor Blanco, hablar de las inversiones hasta 2023 me parece algo atrevido. Es más, me parece que usted está ya preparando sus argumentos en la oposición próxima que le va a tocar vivir. No vaya usted buscándose esos argumentos, porque todavía no sabemos cuál es su planificación para esa inversión de 2023. De todas formas, señor Blanco, espero que esas cifras sean posteriores al próximo recorte que el Gobierno nos destine porque, si no, se van a quedar en agua de borrajas pasado mañana.

Otra cuestión. Esta comparecencia, señor Blanco, es doble y encima a petición del Grupo Popular, una petición concretamente referida a Almería y otra referida a Alicante y Murcia. ¿Por qué? Porque en este documento al que antes me he referido, y que usted dice que no tiene ninguna virtualidad o que no tiene ninguna fuerza de obligar, de lo cual nosotros y todo el mundo nos alegramos muchísimo, pero ahí está, se veía claramente que lo que era a partir de Valencia el corredor mediterráneo perdía su naturaleza. Por tanto, aquí nosotros estamos defendiendo el corredor mediterráneo en su definición y, usted lo ha dicho, todos los puertos de interés general del Mediterráneo español desde Algeciras hasta la frontera francesa sin distinción. Eso es lo que estamos discutiendo y, al socaire de este debate, han surgido aquí temas de otros corredores y algunas otras afirmaciones.

Señor Blanco, en esto estamos de acuerdo, pero me gustaría que lo supiéramos todos. Nosotros tenemos una serie de proyectos prioritarios que eran los cinco que he señalado anteriormente, que ya están incorporados a los proyectos prioritarios europeos y, por tanto, parece que hay una traslación de ellos a lo que es la red básica. Luego hay uno que no está todavía, por el que hacemos mayor incidencia, mayor fuerza y mayor cohesión entre todos los partidos políticos, que es precisamente el corredor mediterráneo que comparte algún tramo de algunos de los corredores ya existentes y entre ellos, como he repetido, fundamentalmente el proyecto prioritario 19.

Ahora bien, también tengamos bien claro que en lo que es el concepto europeo, que va más allá de nuestras fronteras y que indudablemente yo creo que todos tenemos, que no debería hacer falta aclarar, esos tres proyectos prioritarios suponen la conexión atlántica, que es Vitoria-Dax, así conocida, pero que está dentro del proyecto prioritario número 8, la conexión central, que es el proyecto prioritario número 16, que es el llamado corredor central, pero que es Algeciras-Sines-Madrid-Zaragoza-París y, por tanto, con travesía central de los Pirineos y el otro, que es el conocido como Figueras-Perpiñán y que forma parte del proyecto 19, del que no le gusta oír hablar al señor Simancas. Ese es el concepto europeo —el señor Beloki, que es al que también le

quería decir esto, se ha ido— por una razón muy sencilla. En unos umbrales temporales que se están ampliando por parte de Europa, en una Europa vertebrada y permeable, no podemos ver que existan 700 kilómetros de frontera, que son los que hay entre Dax y Perpiñán, sin ninguna capacidad de penetración. Por tanto, es importante que tengamos claro que el corredor denominado central, pero que insisto en que es Algeciras-Sines-Madrid-París, tiene su sentido y tiene que mantenerse dentro de la traslación de los proyectos prioritarios. Hoy estamos aquí para incorporar el corredor mediterráneo dentro de la red básica, pero no para sacar a ningún otro. Eso tiene que quedar claro y transparente en las intervenciones de todos los que estamos aquí.

Acabo, señor presidente, diciendo que no he tenido tiempo de levantarme, ir a mi despacho y traerle un plano del proyecto prioritario número 19, pero se lo voy a dar nada más terminar la Comisión al señor Simancas. Como se ha tenido que estudiar todos estos temas de fomento en un breve espacio de tiempo, se ha quedado en los índices y no ha llegado todavía a la chicha. **(Risas.)** Le daré, señor Simancas, el proyecto 19 para que usted se dé cuenta de que cuando yo digo una cosa la demuestro.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Buenaventura, con brevedad, por favor.

La señora **BUENAVENTURA PUIG**: Señor ministro, seguro que me he explicado muy mal. En ningún caso he priorizado el corredor mediterráneo frente al corredor atlántico o central. Si así se ha entendido es que me he explicado muy mal. Defiendo el corredor mediterráneo como se puede defender también el corredor atlántico o el central. Además, le he agradecido y le he felicitado por la contundencia con la que usted lo defendía, por defender una red mallada del transporte y por priorizar la alternativa ferroviaria frente a la viaria.

No es un posicionamiento particular mío, sino de mi grupo político. Iniciativa per Catalunya e Izquierda Unida han tenido siempre un posicionamiento muy claro frente a las inversiones del AVE. Eso no quiere decir que no podamos coger el AVE. Lo cogemos y da un buen servicio —a lo mejor en algunos sitios no tan necesario—, pero en otros sitios sí es necesaria más inversión para la movilidad y el sistema ferroviario que coge la mayoría de la población. No hace falta que me invite a Nueva York o a Estados Unidos. Yo le invito a Rubí, que es mi ciudad, a 25 kilómetros de Barcelona. Podemos coger el ferrocarril de la Generalitat de Cataluña y después podemos ir a otra ciudad que tenga una estación de cercanías de Renfe y verá usted la diferencia dentro de la misma Cataluña. No he hablado en ningún momento de tercer mundo, pero sí de un calvario. Estoy convencida de que la mayoría de ciudadanos y ciudadanas que utilizan las cercanías alrededor de Barcelona es lo que sienten cuando tiene que coger los trenes de Renfe, a diferencia de los ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, que sí que dan un buen servicio. Tenemos un buen

modelo en el que ha habido inversión durante muchos años por parte de los gobiernos de *Convergència i Unió* durante muchísimos años, gobiernos del Partido Socialista-Esquerra Republicana-Iniciativa per Catalunya y ahora otra vez de *Convergència i Unió*. Hay una diferencia y, señor ministro, estoy convencida de que la población de Cataluña opina respecto al servicio de cercanías que es un calvario. Desde Montmeló, Granollers, Terrassa o Manresa —aquí hay representación de muchas poblaciones alrededor de Barcelona— es lo que sienten. Ahí hay que poner más inversiones y más dinero.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo más quiere puntualizar algo?

Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Intervengo muy brevemente, simplemente para comunicar al señor presidente y al señor ministro que nuestro grupo no va a intervenir en los próximos puntos del orden del día —que supongo que se sustanciarán conjuntamente— referidos al desarrollo de la línea de alta velocidad Madrid-Toledo-Zaragoza-Lubián-Ourense-Santiago y los puntos anexos, no por ninguna cuestión específica, sino por un problema de agenda, que a los grupos minoritarios nos impide hacer varias cosas al mismo tiempo.

En este sentido, quisiera decir que la posición de mi grupo es de pleno respeto a las determinaciones que tomen en relación con las líneas de alta velocidad que se están desarrollando. Como cualquier otro grupo político, lógicamente nosotros también tenemos un orden establecido de prioridades, una teoría sobre aquello que creemos que es más conveniente hacer o no hacer, como he manifestado reiteradamente, pero en ningún caso en detrimento de una determinada línea que se va a debatir aquí. Quisiera dejar muy claro que la ausencia de mi grupo en este debate —repito— está motivada única y exclusivamente por motivos de agenda.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para cerrar este punto tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): Supongo que se ha equivocado el señor Ayala y que cuando habla de los recortes en este tiempo en materia de infraestructuras nuevas se está refiriendo a los recortes que están introduciendo las comunidades autónomas, porque desde luego el Gobierno de España no tiene ninguna previsión de recortar nada de aquí a que finalice la legislatura. Por lo tanto, no sé si se refiere a las comunidades autónomas, que vemos todos los días cómo están recortando; por ejemplo, el Gobierno de Galicia acaba de anunciar un recorte en infraestructuras, el Gobierno de Castilla— La Mancha anunció un recorte en infraestructuras, el Gobierno de Extremadura dijo que iba a invertir cero euros en infraestructuras... Si se refiere a eso, efectivamente compartimos que haya un recorte más

allá de que estemos de acuerdo o no con el mismo, pero no sé por qué dice lo otro. Yo tengo la previsión de ejecutar los presupuestos en los términos en que han sido aprobados.

Señoría, no sé por qué se ha dado usted por aludido, lo cual presagia lo que pueden hacer si tienen la capacidad de gobernar. Yo he manifestado que si se invierten de aquí al año 2023 los mismos recursos que se están invirtiendo en ferrocarril, que es el 50 por ciento del presupuesto, no el cien por cien, y sobre todo teniendo en cuenta que ya tenemos una amplia red viaria de carreteras y que ya no hay grandes actuaciones que hacer en materia de aeropuertos; si se mantiene ese ritmo de inversión en ferrocarriles —ni siquiera estoy planteando que se mantenga el nivel de inversión en infraestructuras, sino solo en ferrocarriles—, si se mantiene de aquí al año 2023, cumpliríamos con el objetivo que nos hemos planteado como país. Por tanto, si hay menor inversión, en lugar de concluir en el año 2023, se concluirá más tarde. No hice un juicio de intenciones, simplemente trasladé los datos de inversión a la previsión de lo que cuestan estas infraestructuras. Usted rápidamente se ha dado por aludido, con lo cual me está anunciando que, si asumen la responsabilidad del Gobierno, van a recortar inversión en infraestructuras. Así entiendo lo que se dice en alguna comunidad autónoma en el sentido de que no se puede cumplir con los objetivos que había marcado el Gobierno con tal o cual infraestructura; lo empiezo a comprender.

En segundo lugar, ya le he explicado antes, señoría, que hay una nueva metodología y, por tanto, esta nueva metodología responde a los objetivos que usted plantea en relación con Murcia, con Alicante, con Almería, etcétera. Le he dicho que la concepción del corredor del Mediterráneo desde Algeciras hasta la frontera francesa responde a esos objetivos. No sé a qué viene volver a plantear alguna duda sobre Almería, Alicante o sobre Murcia. No la tenemos; desde luego, el Gobierno de España no la tiene en su planteamiento en la Comisión, no la tenemos. Estoy seguro de que al final la Comisión dará satisfacción, pero en todo caso, señor Ayala, si el 19 de octubre no da satisfacción, queda un año de negociación. Es decir, no nos rasguemos la vestiduras, queda un año de negociación hasta que se apruebe todo. Fíjense ustedes si hay tarea por delante que hacer. Espero haber cumplido con mi deber el 19 de octubre, y cumplir con mi deber en relación con el corredor del Mediterráneo significa haberlo incluido en la red transeuropea de transportes, haberlo incluido en la red básica en su integridad desde Algeciras hasta la frontera francesa y, además, haber destinado durante estos ejercicios 2010 y 2011, por no hablar de antes, 3.000 millones de euros de inversión a ese corredor. El que sea mejor en el futuro que lo diga y que lo haga (**El señor Lanzuela Marina: Ya lo haremos.**), en cuanto a inversión o en cuanto a una negociación que usted ha reconocido —también el señor Macías— que es más compleja que en otros momentos, porque en este momento hay más países, hay ampliación

y, por tanto, más competencia. En consecuencia, el día 19 espero haber cumplido con mi obligación como ministro del Gobierno de España respondiendo al interés unánime y colectivo de las fuerzas políticas de este país, de las comunidades autónomas de este país y de los agentes sociales y económicos, porque comparto con usted y celebro con usted, y con toda la Comisión, que en este caso hay unanimidad. Hay una voluntad común de trabajar en esa dirección, por eso empecé mi intervención alabando la actitud de los presidentes autonómicos en la reunión que celebramos el día de ayer al deshacer malentendidos. Los malentendidos, como sabe, no los generó el ministro —no es el momento de relatar las declaraciones que dieron lugar a esos malentendidos—, se habían generado este verano.

Creo que tenemos una posición de país sobre el conjunto de las redes transeuropeas en materia ferroviaria, que la misión del Gobierno es defenderla en el seno de la Comisión, y que lo hemos venido haciendo; ya he dicho que en los últimos tiempos tuvimos veinte reuniones. Las reuniones son procesos de negociación y de avance, y claro que hemos avanzado en relación con la posición inicial y el entendimiento de la propia Comisión sobre lo que nosotros planteábamos, pero también es verdad que estamos en un nuevo tiempo, que estamos definiendo la metodología y que además hay un elemento sustantivo, y es que hay que superar muchos obstáculos. Para que un corredor sea incluido en la red básica o en la global, si es transfronterizo, tienen que estar de acuerdo los dos países. Es decir, en este caso tienen que estar de acuerdo Francia y España o tienen que estar de acuerdo Portugal y España, y le pongo un ejemplo. Por hablar de un tema que usted no citó, el Gobierno de España sigue defendiendo que en la red básica esté la conexión Oporto-Vigo, que ya estaba. El Gobierno de Portugal no me garantizó en la reunión con el ministro, ni en la reunión con el primer ministro y con el presidente del Gobierno, que el Gobierno de Portugal planteara que Oporto-Vigo estuviera en la red básica. Por tanto, tenemos un problema, y es que por mucho que nosotros defendamos este tema, si el Gobierno de Portugal no lo plantea, sencillamente no estará. Eso también tenemos que extenderlo. Nosotros incluso fuimos ambiciosos en el planteamiento en cuanto a la extensión del corredor del Mediterráneo por el sur de Portugal, pero no tenemos la certidumbre de que el Gobierno de Portugal lo plantee. Señorías, esto hay que decirlo así; no depende solo de la determinación y de la voluntad política del Gobierno de España, que desde luego se plantea los objetivos que he señalado. En todo caso, como usted hizo una referencia explícita a la travesía central, tengo la convicción de que en las redes el Gobierno de Francia lo va a plantear. Y para que esa convicción quede absolutamente determinada me voy a reunir en los próximos días con mi homóloga francesa, porque no solo se trata de superar los escollos con relación a la Comisión Europea, también tenemos que superar los escollos que podamos tener en la relación bilateral. Eso mismo que

le traslado aquí, señor Ayala, se lo trasladé ayer a los presidentes autonómicos y, como lo hemos hablado ayer, se podía hablar, y con más derecho, en la Comisión.

Señora Buenaventura, si hubo una interpretación errónea por mi parte, usted la ha corregido, pero, en todo caso, yo había deducido lo que había deducido e incluso había tomado nota. Por tanto, puedo estar equivocado, aunque creo que no lo estoy.

Señor Ayala, me olvidaba de una cuestión que quiero aclarar. Ha hablado del eje prioritario, antes denominado 16 y 3. También en ese eje vamos un paso más allá de lo que se estableció en el año 2003. Vamos a unificar —y ayer lo planteamos también con los presidentes autonómicos y lo ven bien— el eje prioritario 3 y el eje prioritario 16, porque entendíamos que no se puede quedar en Salamanca, que hay que conectar Salamanca con la red central. Esto no estaba antes, como usted sabe, en la red básica. Por tanto, vamos a hacer un planteamiento también complementario que unifique los dos corredores, porque eso malla todavía mucho más el territorio y lo vertebra mucho más y permite, desde el punto de vista del transporte ferroviario de mercancías, una mayor competitividad.

Señorías, agradezco todas sus intervenciones. Espero celebrar con todos ustedes el día 19 tantos debates, tantas gestiones y finalmente tanto encuentro entre los grupos parlamentarios. Si el proceso culmina dando satisfacción y ambición a lo que hemos planteado, será un éxito colectivo, será un éxito de todos, será un éxito, en definitiva, de nuestro país. Espero que el día 19, señorías, podamos compartirlo. El día 19 les invitaré a conocer la decisión que adopte la Comisión Europa y les invitaré a compartir la decisión, y a trabajar si es que tenemos que seguir trabajando en el proceso de enmiendas y en los trámites sucesivos en ese reglamento de redes y reglamento financiero que vamos a conocer el día 19. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece, señorías, haremos un breve descanso durante tres minutos. (Pausa.)

— **EL DESARROLLO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-OLMEDO-ZAMORA-LUBIÁN-OURENSE-SANTIAGO, LAS ACTUACIONES EN EL EJE ATLÁNTICO FERROVIARIO, Y LA INTEGRACIÓN EN LAS CIUDADES GALLEGAS DE LA ALTA VELOCIDAD. A PETICIÓN PROPIA.** (Número de expediente 214/000220.)

— **LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO RESPECTO A LA LICITACIÓN DEL AVE ENTRE OLMEDO Y OURENSE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO.** (Número de expediente 213/001033.)

— **CON DETALLE EL ACUERDO DEL CONSEJO DE MINISTROS DE FECHA OCHO DE ABRIL DE 2011 POR EL QUE REAUTORIZA AL MINISTERIO DE FOMENTO LA LICITACIÓN, A TRAVÉS DE ADIF, DEL CONTRATO DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA PARA LA REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS Y LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEL MONTAJE DE VÍA DE LA NUEVA CONEXIÓN DE ALTA VELOCIDAD EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE OLMEDO (VALLADOLID), ZAMORA Y OURENSE, ASÍ COMO EL MANTENIMIENTO DEL TRAMO OLMEDO-OURENSE-SANTIAGO DE COMPOSTELA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.** (Número de expediente 213/001078.)

— **EL PROCESO DE LICITACIÓN POR EL PROCEDIMIENTO DEL CONCURSO PÚBLICO CONVENCIONAL DE LAS OBRAS DE ACCESO EN ALTA VELOCIDAD A GALICIA EN EL TRAMO REQUEJO-OURENSE, ASÍ COMO DE LA PROGRAMACIÓN PRESUPUESTARIA PARA TAL FINALIDAD. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.** (Número de expediente 213/001082.)

El señor **PRESIDENTE**: Reiniciamos la Comisión con el último punto del orden del día. Se trata de distintas comparecencias solicitadas por el propio Gobierno, por el propio ministro de Fomento, por el Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, y dos por el Grupo Parlamentario Popular. Por tanto, tras la intervención del ministro, en el orden de los grupos peticionarios de mayor a menor, tendrán luego la palabra. Señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): También he querido comparecer en sede parlamentaria, de acuerdo con la petición de los grupos que la han formulado, para dar cuenta del proyecto estratégico que la alta velocidad significa para el futuro de la población de Galicia y de todo el noroeste de España. Nuestro país tiene en sus infraestructuras una de las principales fortalezas para alcanzar la reactivación económica y reanudar el crecimiento y particularmente en la alta velocidad el factor de cambio y competitividad capaz de reequilibrar nuestro territorio y redefinir la dinámica socioeconómica de cada una de las regiones que lo componen. Galicia no puede quedar al margen del transporte del futuro; no lo está haciendo y mientras yo tenga responsabilidades en el Gobierno no lo va a hacer, porque en el momento en que la coyuntura económica es más difícil, cuando los recursos públicos son más escasos, el AVE gallego sigue avanzando y lo hace con más fuerza

que nunca. Hemos sido capaces de sobreponernos a todo tipo de dificultades, como las económicas, para sacarlo adelante. Sin embargo, el debate político, tanto sobre su viabilidad desde dentro de la comunidad gallega como sobre el supuesto exceso de inversión en el mismo desde fuera de la comunidad gallega, no ha hecho más que acrecentarse en los últimos tiempos. En toda mi trayectoria como ministro creo que he demostrado tener sentido de la lealtad, de la cooperación y del diálogo, y por eso fue mi primer empeño desde mi nombramiento dejar fuera de la disputa política el debate sobre la alta velocidad gallega. En este sentido, lo que hice en relación con la línea de AVE a Galicia fue elaborar un plan de actuaciones con plazos y objetivos concretos acompañado de un programa específico de inversiones, por cierto hecho antes de los ajustes presupuestarios. Y una vez diseñada la hoja de ruta fue cuando decidí reunirme con el presidente de la Xunta de Galicia para, posteriormente, firmar un protocolo donde se plasmaran la planificación y las inversiones que mi equipo del Ministerio de Fomento y yo mismo habíamos planificado. Con el único matiz —que voy a decir por primera vez— de acceder a la fecha del entorno de finales de 2015 como objetivo para la llegada de la alta velocidad a Galicia, fecha que incluimos a propuesta del presidente de la Xunta de Galicia; objetivo sobre el que trabajamos y que a día de hoy, teniendo en cuenta el desarrollo de la línea y el ritmo de inversión en la misma, estamos en condiciones de mantener.

Mi segundo gran empeño fue que la línea ferroviaria que conectara Galicia con la meseta fuera realmente de alta velocidad. Me explico. El estudio informativo de la línea que salió a información pública en diciembre del año 2003 estipulaba trazados entre Lubián y Ourense que no permitían pasar de 200 kilómetros por hora. Es decir, no se contemplaba que la entrada del nuevo trazado ferroviario en Galicia fuera de alta velocidad. En consecuencia, desde el primer momento reforcé el impulso de la reforma de los trazados entre Lubián y Ourense para que la línea que entraba en Galicia fuera verdaderamente de alta velocidad, con velocidades superiores a los 300 kilómetros a la hora. Esta reforma, quiero recordarlo, también evitaba cortar el tráfico ferroviario durante la ejecución de las obras desviando los trenes por Monforte, perdiendo el tiempo de viaje ganado con la puesta en servicio de la variante del Guadarrama. Este trabajo de adaptación a alta velocidad lo culminamos a finales del año 2010 tras un proceso no todo lo rápido que nos hubiera gustado. La demora fue debida a un informe de la Xunta de Galicia, que con fecha 28 de enero de 2010, y contraviniendo lo acordado en las reuniones que habíamos celebrado previamente, contestaba negativamente a la exención ambiental que solicitábamos desde el Ministerio de Fomento para el tramo Lubián-Cerdedelo y que, en otras palabras, proponía un cambio sustancial de trazado que conllevaba el inicio de un proceso de declaración de impacto ambiental, algo que de producirse siguiendo el criterio que establecía la Xunta hubiera

demorado la tramitación de este tramo al menos en dos años. Finalmente, y con insistencia y diálogo con la Xunta de Galicia, conseguimos evitar —porque era evitable— dicha posibilidad y conseguir la exención ambiental para seguir trabajando con los proyectos de adaptación a la alta velocidad del tramo. Aun así, el proceso de aprobación del estudio de los tramos reformados se demoró en ocho meses debido a esa falta de colaboración. En definitiva, conseguimos un AVE real, con velocidades superiores a los 300 kilómetros por hora, cuyas obras se están licitando ahora, en contraposición a lo que dejó planificado el anterior Gobierno del Partido Popular, que no pasaba de 200 kilómetros a la hora. Quiero dejar una cosa clara: de no haber reformado este trazado, y si hubiéramos continuado con el plan diseñado por el gobierno del PP, Galicia no tendría nunca un tren de alta velocidad que la uniera con la meseta. Se hubiera quedado con una combinación de vía rápida y vía lenta a través de la que no podría alcanzarse nunca un tiempo de conexión con Madrid del entorno de tres horas y en definitiva la línea de alta velocidad a Galicia nunca hubiera sido competitiva.

Señorías, esto queda reflejado en este gráfico que les muestro. Si hubiéramos seguido con la planificación, veríamos cómo quedaba el trazado de Lubián a Ourense y la velocidad que estaba prevista en aquel trazado y la velocidad a la que podemos estar en cada uno de los tramos a los que me refiero. Hubiera estado bien que el señor delegado que va a intervenir viera por lo menos el gráfico. De igual forma hemos tenido que avanzar en el desarrollo de los nuevos trazados ferroviarios hacia otras ciudades gallegas que no estaban concebidas como alta velocidad. Este es el caso de la conexión entre Lugo y Ourense, que en el día solicitado, en 2003, se correspondía con un trazado de vía única que no permitía velocidades de más de 160 kilómetros por hora, y por eso, también aquí, tuvimos que realizar un estudio informativo complementario para reforzar los trazados a alta velocidad y comenzar a redactar los proyectos de los tramos donde la vía permitía adecuarlos a tales características. También nos vimos en la obligación de impulsar la conexión directa de Vigo con Ourense y la línea a Madrid a través de la variante de Cerdedo, y lo hicimos teniendo que comenzar a trabajar desde cero porque nada se había hecho, esto es, realizando el estudio informativo, la declaración de impacto y licitando y adjudicando los proyectos que ahora se encuentran en redacción y que la próxima primavera estarán terminados y en condiciones de poder ser licitadas sus obras. En otras palabras, trabajamos para que el tren que llegue a las ciudades de Galicia sea un transporte capaz de ofrecer tiempos de conexión competitivos; una competitividad que el ferrocarril necesita ir ganando a medida que se van poniendo en servicio tramos de plataforma, como puede ocurrir el próximo año cuando acabemos las obras hasta Zamora.

Por eso, otra de las decisiones que impulsé desde mi llegada al ministerio fue el desarrollo de un material

móvil pionero en Europa: trenes híbridos, que pueden circular por trazado de alta velocidad o convencional, por línea electrificada o sin electrificar, en distintos tipos de ancho y con diferentes tipos de tensión eléctrica. Es decir, trenes que permitan minimizar el tiempo de viaje entre Madrid y Galicia mientras no se complete la totalidad de la línea de alta velocidad. Es un material que ultima su proceso de homologación, y el próximo día 20, es decir el martes de la próxima semana, acudiré en persona a supervisar estos trenes en las prácticas que están realizando en este momento con el objetivo de que puedan estar funcionando el próximo año. Con ello, además de mejorar la calidad del servicio, se va a reducir ya la relación de tiempos de viaje entre Madrid y Galicia, con lo que, por ejemplo, en el escenario de puesta en servicio de la alta velocidad hasta Zamora, que podría estar lista a finales del próximo año, estaríamos hablando de un tiempo de conexión entre Madrid y Santiago, con la utilización de trenes híbridos, inferior a las cinco horas el próximo año. Por lo tanto, nuestra actitud ha sido en todo momento la de buscar soluciones con un espíritu de colaboración que no siempre ha sido correspondido, tal y como sucedió con la integración del AVE en Ourense, un tramo clave de aproximadamente 15 kilómetros cuyo desarrollo condiciona en gran parte los tiempos de la línea de alta velocidad entre Madrid y Santiago. No fue coherente que el Partido Popular, los mismos que en el año 2003 proyectaban un AVE en superficie aprovechando el trazado antiguo por en medio de la ciudad, exigiese de forma repentina un soterramiento, oponiéndose a nuestra propuesta, que salió a información pública en el año 2009 y que mejora en todos los aspectos posibles el trazado que ellos habían propuesto en el año 2003. Exigieron un soterramiento que, sin aportar ninguna ventaja funcional, encarecía los costes en una estimación aproximada de 400 millones de euros —vaya derroche en estos tiempos que corren— y que contradecía a lo que el propio presidente de la Xunta había dado el visto bueno como conselleiro en el año 2005. Aquí les muestro el proyecto, señorías, que el presidente de la Xunta de Galicia, como conselleiro, envió al entonces secretario de Estado de Transporte sobre la entrada de la alta velocidad en Galicia, que pongo a disposición de sus señorías para que vean que donde dijo digo ahora dicen otras cosas. Señoría, eso sencillamente no es coherente; sencillamente eran ganas de entorpecer el proyecto. Se trata de un documento y una carta que, señorías, pongo a su disposición y que en ningún caso hablaban de dicho soterramiento. Es una actitud, por lo tanto, incomprensible que se ratificó al negarse la Xunta de Galicia a ser parte del protocolo de integración de Ourense que, para no demorar más el proceso —que luego me reclaman que agilice—, firmamos el pasado mes de abril entre el ministerio y el ayuntamiento. Por cierto, era una cosa tan querida por los ciudadanos de Ourense, como esgrimían algunos, que se vio en los resultados de las mesas electorales y las urnas del entorno de la estación de Ourense. Gracias

a la firma de este protocolo hemos podido avanzar, contando ya con siete propuestas para el desarrollo del proyecto de la estación intermodal de Ourense. Esta reiterada posición de falta de colaboración, señorías, no era la acordada en el protocolo que firmé el verano del año 2009 con la Xunta de Galicia, cuando la situación de nuestra economía era bien distinta a la actual. Esta coyuntura, sin embargo, no fue una disculpa para no avanzar. Es más, hemos sabido sobreponernos a esta situación económica para continuar adelante con las licitaciones que nos permitan cumplir nuestros objetivos, desarrollando un esquema de licitación plenamente compatible con los requerimientos impuestos por los criterios de control del déficit y de la austeridad del gasto público, encontrándonos a día de hoy en un nivel de licitación desde la firma del acuerdo con la Xunta de Galicia en el verano de 2009 de 4.816 millones de euros.

Señoría, permítame durante un momento repasar la licitación del Gobierno de España durante este tiempo. **(Muestra unos gráficos.)** En el periodo que va de 1996 a 2004 el Partido Popular licitó obras en Galicia por valor de 4.043 millones de euros. El Gobierno socialista —estamos hablando de hechos— ha licitado obras en Galicia hasta la fecha —que serán más— por valor de 8.018 millones de euros, es decir, señores del Partido Popular, sencillamente el doble. La licitación media anual del Gobierno del Partido Popular ha estado durante este periodo en 485 millones de euros, la del Gobierno Socialista durante el periodo cerca de los 1.000 millones de euros, y desde que yo tengo responsabilidades de ministro de Fomento hemos licitado una media anual hasta ahora de 1.322 millones de euros. Estos son datos objetivos, señoría, y no son promesas que se lleva el viento.

Si comparamos la licitación en materia ferroviaria, que es lo que nos trae hoy aquí, durante el periodo del Gobierno del Partido Popular, y concentradas básicamente en el eje atlántico y en el Santiago-Ourense se licitaron obras por valor de 1.700 millones de euros, y durante esta etapa de Gobierno se han licitado obras en el ferrocarril por valor de 4.581 millones de euros dentro de la Comunidad de Galicia. Sencillamente, señorías, si comparamos en materia ferroviaria la época del Partido Popular en licitación con la del ministro que les habla son 1.700 millones contra 2.328 millones de media. Estos, señorías, son los datos que pongo a su disposición para que por lo menos cuando intervengan reconozcan la verdad, y esta es la verdad. Cifra, señorías, la de 4.816 millones de euros licitados desde el verano de 2009, que supera lo acordado con el presidente de la Xunta de Galicia en 138 millones de euros a fecha de hoy y que superará todavía más lo acordado cuando concluya esta legislatura. Es decir, hemos seguido avanzando en el proceso de licitaciones y muy pronto, en el mes de octubre —en el mes de octubre, señorías—, comenzarán las obras de los tramos más complejos que estamos licitando. Sobre todo estamos en condiciones de mantener los objetivos que nos hemos propuesto, añadido,

señorías, siempre y cuando se mantenga la media anual de inversión que hemos venido ejecutando en este proyecto. A este tema quiero referirme ahora.

He dado en múltiples ocasiones datos de ejecución y licitación de un gobierno y de otro en el ferrocarril gallego que no tendré impedimento, como decía, en proporcionar a sus señorías. Estamos hablando de licitación dentro del territorio gallego, por lo que dichas cifras serán mayores si incluimos los tramos de Castilla y León, porque, como ustedes saben, desde Zamora a Lubián hay un importante trayecto y ya los castellano-leoneses no se benefician de esa inversión en ferrocarril que bien se podría considerar inversión del ferrocarril dentro de Galicia, que es por cierto a lo que se refiere el acuerdo que he suscrito con la Xunta de Galicia a la inversión en los tramos que quedaban pendientes desde Olmedo. En relación con la ejecución presupuestaria, ya les he dado los datos en materia de ferrocarril, que quiero reiterar: 1996-2004, 582 millones—estaba el señor Rajoy en el Gobierno de España; ha demostrado un gran compromiso con Galicia—; ahora, en este periodo, 3.682 millones ejecutados, no estamos hablando de dinero presupuestado. Por lo que si, de igual manera que hacemos con la licitación, a la inversión ejecutada le sumamos el desarrollo de la alta velocidad a Galicia solo desde Olmedo, sin tener en cuenta los 133 kilómetros ya en servicio desde Madrid a Olmedo y de los que se beneficia la relación con Galicia, estaríamos hablando de más de 4.000 millones ejecutados en lugar de hablar de 3.600. Quiero destacar un dato concreto que, además de ser descriptivo de la inversión llevada a cabo, entiendo que es fundamental para tenerlo en cuenta para el futuro: la media de inversión anual ejecutada en el ferrocarril gallego desde que soy ministro hasta hoy ronda los 650 millones de euros. Con gobiernos del PP era diez veces menor, no llegaba, señorías, a 70 millones de euros. No hay ni una sola infraestructura construida en España, no hay ni una sola infraestructura construida en Europa que en un periodo de tiempo similar tuviera un compromiso presupuestario semejante, y si el portavoz del Partido Popular encuentra una sola infraestructura en España o en Europa que en un periodo similar de tiempo tuviera un compromiso presupuestario semejante, que me lo diga; un compromiso que a mi juicio, señorías, es necesario mantener si queremos alcanzar los objetivos que tenemos por delante para completar la línea entre Galicia y Madrid garantizando el ritmo de inversión actual para los próximos años. Ese es el verdadero compromiso con el AVE de Galicia: mantener el mismo ritmo inversor, lo demás son palabras huecas que se lleva el viento pero que no se traducen en líneas de alta velocidad. Inversión que permite alcanzar etapas, inversión, señorías, que incluso permite adelantarnos alguna etapa, como es el caso del primer tren de alta velocidad que circulará en Galicia el próximo mes de diciembre, cuando además de circular entre Ourense y Santiago llegará también hasta A Coruña, algo que inicialmente

no estaba previsto para este año y que hemos sido capaces de adelantar.

Potenciamos la conexión de Galicia con la meseta a través de la alta velocidad, pero tampoco nos olvidamos de mejorar su vertebración ferroviaria interna. Completar el eje atlántico es fundamental para lograrlo y en eso nos hemos volcado. El Gobierno socialista ha ejecutado una inversión del eje atlántico por casi 1.700 millones de euros, es decir, el 85 por ciento de toda la inversión llevada a cabo en el eje hasta la fecha de hoy. Además, nos hemos preocupado de resolver y corregir la falta de planificación en su funcionalidad original, ya que tal como fue concebida en el año 1998, como una simple mejora aprovechando la vía existente, no era alta velocidad y ni tan siquiera estaba prevista su explotación futura en ancho internacional, si bien tomamos la decisión de no levantar las viejas vías en el eje atlántico, salvo allí donde por el propio diseño inicial fue inevitable, así como de respetar las estaciones existentes, salvo donde por motivos de obra fuera estrictamente necesario, como ocurrió en el caso de Chapela, cuya parada será repuesta. Por cierto, señorías, también hemos hecho una planificación que nos permita cambiar—no estaba previsto— el ancho ibérico a ancho internacional cuando entre en funcionamiento toda la red. También hemos desarrollado un estudio para la definición—algo que le preocupa mucho al señor Jorquera, porque me lo ha planteado en algunas ocasiones— de la mejora del sistema de explotación del eje atlántico. Hemos resuelto técnicamente cómo establecer tráficos de proximidad, aprovechando las vías en desuso para un futuro transporte, que ha de decidir y definir la comunidad autónoma. Hemos resuelto también como dar continuidad en el ancho de vía al eje atlántico en cualquiera de los escenarios de futuros posibles en la línea hacia Portugal. Asimismo hemos resuelto cómo garantizar el tráfico ferroviario con los puertos gallegos de interés general, sea cual sea el escenario de futuro, algo que es sumamente importante por la trascendencia que tiene para la economía de Galicia.

Por otro lado, continuamos adelante con las integraciones en Vigo, después de que en el año 2006 el Gobierno también tuviera que tomar una decisión, que era la de modificar el acceso norte a la ciudad, soterrando el trazado proyectado en superficie a través de los túneles de A Madroa y cuyas obras tienen prevista su finalización para finales del próximo mes de octubre. Esta ha sido otra gran faceta de la que nos hemos encargado con la alta velocidad, la integración en las ciudades, conscientes de que, además de un nuevo medio de transporte, urbanística y socialmente la llegada de la alta velocidad no puede dejar indiferentes a los barrios donde se ubican las estaciones y ha de ser un factor de regeneración de las ciudades gallegas. Por eso, en esta línea de trabajo hemos venido firmando acuerdos y protocolos de integración con las ciudades gallegas durante este periodo, para desarrollar posteriormente los concursos de proyectos que definieran las respectivas estaciones e inte-

graciones en cada una de ellas. Así, en relación a Ourense, las siete empresas finalistas ya han sido seleccionadas entre un total de treinta ofertas presentadas al concurso. Los proyectos finalistas se expondrán a partir de mediados de noviembre y el concurso estará resuelto con el modelo definitivo de estación a desarrollar un mes después, es decir, a mediados de diciembre. El pasado mes de abril hemos resuelto el concurso para la redacción del proyecto básico y constructivo de la nueva estación intermodal de Lugo, cuyo contrato se firmó el pasado 8 de junio y, por tanto, el proyecto ya se está redactando. Un mes después, en mayo, resolvimos el concurso para la redacción del proyecto de la nueva estación intermodal de San Cristóbal, en A Coruña, cuyo contrato se firmó el pasado 21 de julio de este año. Y en el mismo mes de mayo firmamos un protocolo con el Ayuntamiento de Ferrol, ADIF y FEVE para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad. Y, finalmente, la semana pasada se ha enviado la comunicación a los siete seleccionados para redactar el proyecto de la futura estación intermodal de Santiago. La presentación de proyectos de la intermodal de Santiago tendrá lugar a mediados de noviembre y el concurso quedará resuelto a mediados de diciembre, dándose a conocer el modelo definitivo de estación a desarrollar. En definitiva, estamos trabajando para que la alta velocidad no sea ajena a ninguna de nuestras ciudades.

Señorías, concluyo ya. Completar el corredor central de Galicia no responde solamente a una cuestión de vertebración territorial; es una oportunidad de desarrollo socioeconómico que también es rentable. La alta velocidad es sobre todo la manera de salvar el tren en Galicia. Actualmente, tan solo el 4 por ciento de los desplazamientos entre Madrid y Galicia se hacen a través del tren. Con la línea de alta velocidad entre Madrid y Galicia, cuando esté completa y operativa, las previsiones de los estudios que hemos realizado superan el 30 por ciento. Las grandes inversiones del presente se piensan siempre en términos de ahorro y viabilidad económica, energética y ambiental en el futuro, y es de esta manera como se planifica y se invierte en la línea de alta velocidad. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, intervendrá don Celso Delgado como portavoz. Tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor ministro, comparece usted por segunda vez para hablar de la alta velocidad de una manera global en esta legislatura desde que es ministro y eso es desde que usted quiso comparecer aquí en mayo del año 2009. Hoy lo hace en esta Comisión respondiendo a la petición que hizo el Grupo Parlamentario Popular a raíz de las decisiones que tomó en el Consejo de Ministros de 8 de abril de 2011, y la celebramos muy tardíamente. Recuerdo la comparecencia del 26 de mayo. Entonces le felicitaba, le deseaba una buena gestión en beneficio de España y de Galicia,

y le recordaba que usted no era un advenedizo en política, que tenía una larga trayectoria en el Partido Socialista y de apoyo al Gobierno del señor Rodríguez Zapatero. A usted no le gustó nada que le recordara en aquel momento su trayectoria y su apoyo a los proyectos de alta velocidad en Galicia, que habían sido un auténtico fiasco, porque ni el plazo de 2009 comprometido se cumplía ni se podía cumplir el plazo del año 2012, pero en aquel momento tuvo la sinceridad de reconocer que se había producido una huída hacia delante y que desde hacía mucho tiempo estaban vendiendo plazos que sabían que no podían cumplir. En cualquier caso, terminamos aquella comparecencia celebrando que hubiera un espíritu de colaboración institucional, de diálogo y constructivo. Y los hechos, afortunadamente, fueron en esa dirección, porque pocos meses después, en concreto en julio de 2009, el presidente de la Xunta y usted mismo firmaban el protocolo para el desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad en Galicia, que dimos todos en llamar el Pacto del Obradoiro, para acelerar los proyectos, para impulsarlos definitivamente y para intentar resolver los problemas por caminos de mutua lealtad, diálogo, entendimiento y concertación. Allí pactamos unos objetivos en el entorno del 2015 para la conexión con Madrid y otros plazos para los otros corredores, y definimos una comisión de seguimiento para evaluar la planificación, el grado de licitación y la ejecución presupuestaria.

Señor ministro, en el año 2009 el Pacto del Obradoiro se cumplió y el Partido Popular y el Gobierno de la Xunta de Galicia así lo reconocieron y lo reconocen hoy también. Y comenzó el año 2010. En 2010, usted y el presidente Zapatero presentaron el 7 de abril el plan extraordinario de infraestructuras, que iba a anticipar licitaciones a 2010 y 2011 por un valor de 17.000 millones de euros y que iba a ser equivalente al 1,7 por ciento del PIB, basado en un modelo concesional de veinticinco a treinta años, que no iba a repercutir en las cuentas públicas porque se aplazaba a 2014 y era una fórmula beneficiosa y necesaria. Después dijo que las licitaciones se iban a producir en el segundo semestre de 2010. En noviembre, en el Senado, dijo que estaba movilizandofondos de inversión para conseguir que las inversiones no quedasen bloqueadas. En noviembre de 2010 se aprobaron, por fin, los proyectos del tramo Lubián-Ourense, los 62,6 kilómetros que estaban pendientes. Pero concluye el año 2010 y de los 3.362 millones de euros acordados en el Pacto del Obradoiro, que usted iba a licitar antes del 31 de diciembre, estaba licitando 73,73 millones, el 2,2 por ciento, que llegaron a 196 millones a 31 de diciembre, finalmente. Por tanto, el incumplimiento del Pacto del Obradoiro de 2010 fue palmario, un año perdido en licitaciones como lo fueron 2005, 2006, 2007 y 2008. Afortunadamente, el 13 de diciembre usted se reúne con el presidente de la Xunta de Galicia y es entonces cuando le dice: No os preocupéis, voy a blindar el AVE y voy a hacerlo de tal manera que voy a garantizar su llegada en el año 2005. Entonces

habla de las bondades de la financiación público-privada y nos dice usted que va a licitar el montaje, la plataforma, las instalaciones, las telecomunicaciones y todo con cargo a un proyecto de colaboración público-privado por importe de 6.500 millones de euros. Usted reúne a los empresarios de la construcción el 22 de diciembre y les plantea incluso un cronograma con este escenario y la Xunta de Galicia, con el espíritu de lealtad que le lleva demostrando, le dijo: Adelante, confiamos en usted. Sabemos de las dificultades del momento. Vamos adelante. Y llegamos al mes de marzo y en el mes de marzo no se produce todavía esa licitación. Usted dice que hay que esperar hasta abril y no hay problema en esperar hasta abril. ¿Y qué nos ofrece el Consejo de Ministros de 8 de abril de 2011? Nos ofrece que ya no hay macrolicitación de 6.500 millones de euros. Nos dice que hay 2.332,7 millones de colaboración con empresas privadas, un plan de colaboración público-privado al que luego me referiré, si es que tengo tiempo, y 3.046 millones que van a licitarse de plataforma por vía presupuestaria; es decir, toda la plataforma va por vía presupuestaria, que es lo primero que hay que hacer en una obra pública, como todo el mundo se imagina y conoce.

Además nos dice: Las licitaciones las voy a llevar al 2011, al 2012 y al 2014, y las voy a hacer en un total de veintisiete contratos. Además, de todo esto nos enteramos obviamente por la reseña del Consejo de Ministros, lo cual motiva que, como es lógico y normal, se tengan que ver pocos días después en Madrid el señor Morlán y el señor conselleiro de la Xunta de Galicia para conocer el sistema nuevo. Tras el sistema nuevo, la Xunta de Galicia dice: Yo voy a tener que estudiar este sistema y los nuevos contratos que usted me propone porque a mí no me salen las cuentas de que con esto se pueda cumplir el objetivo del plazo de 2005. La Xunta de Galicia encarga a sus técnicos, que saben tanto o igual o parecido a los de ADIF —los de ADIF no tienen la exclusiva del conocimiento en la materia—, que analicen ese cronograma. La respuesta que la Xunta de Galicia explicita el 3 de mayo es que reduciendo al mínimo los plazos de trabajos pendientes, siendo ágiles en los procedimientos administrativos, considerando los rendimientos estándar extraordinarios, empleando hasta nueve máquinas tuneladoras simultáneamente y si no se produjeran grandes incidencias que atrasen la ejecución de los trabajos, nos vamos a una demora mínima de tres años; nos vamos al año 2018, primer semestre. No solo lo dice la Xunta de Galicia, lo dicen los técnicos cualificados que en libertad opinaron sobre esta materia, que concluían que los estudios de la Xunta de Galicia eran correctos.

¿Qué pasa desde que ustedes deciden este sistema? Que han empezado a licitar los contratos. Hasta la fecha han licitado siete contratos de plataforma. Estoy hablando de las licitaciones de plataforma entre Requejo y Ourense, siete contratos, 664 millones, que es el 22 por ciento de 3.046 millones. Al día que estamos hablando queda por licitar el 78 por ciento del importe de los

contratos, 2.381,77 —estoy hablando de plataforma y de ADIF—, y quedan por adjudicar todos, el cien por cien, 3.046 millones. Usted había dicho en alguna ocasión: Dejaré adjudicado todo el AVE gallego en el año 2011. Y cuando a usted se le piden explicaciones y se le pide que se convoque una comisión de seguimiento del Pacto del Obradoiro, usted responde que no, que usted no se tiene que reunir con nadie y que, si quieren, que se enteren a través de los mítines, de los medios de comunicación o de sus abundantes y prolijas notas de prensa, pero le recuerdo que la comisión de seguimiento está para evaluar la planificación, el grado de licitación y la ejecución presupuestaria.

Es evidente, señor ministro, que nosotros tenemos muchos motivos para desconfiar de su capacidad inversora y presupuestaria. Le voy a decir por qué. Primero, porque la situación económico-presupuestaria es realmente deficiente en España. Son ustedes los que han traído una reforma constitucional para controlar el déficit público. Son ustedes los que han hecho primero una reforma del Plan de estabilidad, luego en julio del año pasado vino usted aquí a plantear recortes... Es constante y continua la apelación a la situación de ahogo financiero en la que se encuentra España, pero ustedes no han tenido un nivel de ejecución presupuestaria que se corresponda con las cifras que manejan y de las que nos hablan. Le pongo tres ejemplos muy breves. Lubián-Ourense: presupuesto del año 2010 en la provincia de Ourense, 36 millones de euros; respuesta del Gobierno en el mes de julio, seis meses después: Solo fuimos capaces de gastar 3.235.000 euros. Era un presupuesto que había hecho usted. No era el presupuesto de doña Magdalena del año anterior, del que de 250 millones solamente había sido capaz de gastar 2 millones. En dos años en Lubián-Ourense dejaron sin gastar 280 millones de euros. Lo mismo pasó con el presupuesto del año 2010 del AVE Ourense-Santiago. Todos imaginábamos que si estaba tan avanzado se tendría que gastar todo el presupuesto. De los 280 millones de euros presupuestados solo gastaron 91. Dejaron sin gastar 188 millones, el 67 por ciento. Y así suma y sigue. Una cosa es licitar, otra cosa es adjudicar y otra cosa es ejecutar la inversión. Aquí, en esta casa lo sabemos y sus cifras en ese sentido son realmente muy pobres. Si usted tiene un problema de ejecución presupuestaria y de capacidad financiera, dígalos; y dígalos en la reunión del Pacto del Obradoiro. Siéntese y diga que hay un escenario económico diferente, que necesita reajustar los plazos presupuestarios y redefinir las inversiones, y que esto no se puede hacer en los plazos que menciona como posibles.

Respecto al plan de colaboración público-privado, señor ministro, tengo que decir que la colaboración público-privada que usted saca por 2.332 millones es un sistema claramente discutible. Parecen necesarias las inversiones de ese plan pero en un momento diferente al que se plantea, dado el escaso avance que tienen los tramos con plataforma finalizada o en fase de finalización. Realmente en algunos tramos no se va a poder

instalar la vía hasta el año que viene, como en el tramo Olmedo-Zamora. Y el resto de las actuaciones exigen necesariamente tener primero la infraestructura montada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, le queda un minuto.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, pero frente a los veintiséis del señor ministro me es imposible acumular...

El señor **PRESIDENTE**: Ya sabe usted que el Reglamento no lo hizo el señor ministro. El Reglamento lleva treinta y tres años y, por tanto, el tiempo es ese. Lo dije al comienzo y se lo he dicho a usted personalmente.

El señor **DELGADO ARCE**: Ya lo sé, pero solo digo que se haga cargo de la velocidad a la que estoy desgranando mis argumentos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, un minuto y le corto la palabra, porque, además, se lo he dicho en privado. Por tanto, un minuto y termine, por favor.

El señor **DELGADO ARCE**: No existe ningún incumplimiento en el tramo Lubián-Cerdedelo en relación con la declaración de impacto ambiental. El 28 de enero de 2010 la Dirección General de Conservación de la Naturaleza respondió a la consulta que se realizó desde el ministerio y a partir de ahí, a través de diversas reuniones que se realizaron rápidamente, quedaron evacuados los trámites en junio de 2010. Tengo aquí todo el expediente que yo también estoy en condiciones de enseñar y exhibir a todo el que lo quiera ver.

AVE Ourense-Santiago. Lo va a inaugurar usted como ministro en funciones, pero le recuerdo que esta línea fue iniciada por el Partido Popular. Cuando llegaron al Gobierno el Partido Socialista y doña Magdalena Álvarez estaban adjudicados diez de los doce subtramos en los que se divide y dos licitados pendientes de adjudicar. Nos alegramos de esa inauguración, pero lo sentimos como una obra colectiva en la que ha participado el Gobierno del Partido Popular, el Gobierno del Partido Socialista, usted como ministro y también el señor Arias Salgado, el señor Álvarez-Cascos y doña Magdalena Álvarez. A usted, que tiene por costumbre arrogarse personalmente todo lo que pasa en Galicia y fuera de Galicia, le tengo que decir que más modestia y más sentido de Estado y colaboración. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, tiene la palabra para responder.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): Le voy a contestar de forma individualizada porque quiero precisar bien algunas cosas que dice. Empiezo por decirle que no sea demagogo. ¿Sabe por qué? A Dios gracias no ejecutamos en el año que usted indicó los

recursos destinados al eje Lubián-Ourense. ¿Sabe por qué? Porque si lo hubiéramos licitado, hubiéramos ejecutado una obra que no contemplaba la alta velocidad que tuvimos que modificar y hubiéramos condenado a Galicia a no tener un tren de alta velocidad. (El señor Delgado Arce: Eso no es cierto, señor ministro.) Señor Delgado, los proyectos constructivos se acaban en diciembre del año 2010. Debe saber, señoría —no sea demagogo—, que una vez que acaba el proceso de información medioambiental —es verdad la fecha que usted dice, en junio— hay que hacer los proyectos constructivos. Es decir, una obra no se licita cuando acaba el informe de impacto medioambiental y eso requiere su tiempo, señoría. Por lo tanto, debido a lo que ustedes retrasaron el proyecto, no se pudo licitar antes. Algún proyecto constructivo no está finalizado a día de hoy. ¿Cómo me dice entonces que no ejecutaron en esa línea recursos que estaban previstos para el eje atlántico? Por suerte para los gallegos, señoría, porque si no les hubiéramos condenado a lo que ustedes diseñaron en el año 2003, a un tren que no era de alta velocidad. Yo le digo con absoluta entereza que prefiero que llegue más tarde y que sea un AVE de verdad. Señoría, pero si hasta el propio presidente Fraga lo reconocía en sus declaraciones en esa época. Poco le queda a Fraga que objetar a Galicia; no podrá tener un AVE tan veloz como los que circulan por otros países del continente; decía que no era posible alcanzar alta velocidad y ustedes estuvieron durante varios años engañando a los gallegos en relación con el tiempo sobre un trazado que no era competitivo y que hacían además que la línea no fuera rentable. Por lo tanto, por vergüenza torera debería haber evitado decir que tendríamos que haber ejecutado una inversión que, de haberla ejecutado, habríamos condenado a Galicia a perder el tren de futuro, igual que si hubiéramos avanzado en la línea hacia Lugo una vía única y no una doble vía a 150 kilómetros/hora, que no era de alta velocidad. Así pues, señoría, primeramente un poco de rigor, repito, un poco de rigor. (El señor Delgado Arce: A usted le falta.)

Mire, señoría, parece que ustedes no viven en el mundo, parece que exigen a los demás lo que ustedes no hacen. Ustedes pueden recortar la inversión en infraestructuras y exigen al Gobierno del Estado una inversión ilimitada, como si el Gobierno del Estado fabricara los billetes de euro. Usted se siente muy orgulloso del Gobierno del señor Aznar y del señor Rajoy (El señor Delgado Arce: Sí.), y resulta que como se siente muy orgulloso tendrá que explicar a los gallegos por qué ese Gobierno en épocas de mayor bonanza económica ejecutó —no licitó, sino que ejecutó— 4.000 millones y este Gobierno ha ejecutado 8.000 millones en el Ministerio de Fomento. Para usted lo bueno son 4.000 y lo malo es un gobierno que ejecuta sencillamente 8.000. Estos son datos objetivos, señor Delgado, esto no es un panfleto ni una declaración de no se sabe qué ingenieros que hacen un documento y que no le ponen firma a mayor gloria de quien presenta el documento para jus-

tificarlo; no vaya a ser que tengamos la responsabilidad de gobierno, vamos a ponernos la venda en los ojos para prevenir sobre el futuro.

Señoría, yo no presumo. **(El señor Delgado Arce: No presume dice, menos mal.)** Yo simplemente le digo que la ejecución media de la inversión cuando yo he sido ministro de Fomento ha sido de 1.322 millones. Señor Delgado, ¿me discute esta cifra? **(El señor Delgado Arce: Le discuto la cifra, claro que sí.)** Pues le voy a aportar todas las certificaciones mañana mismo para que usted deje de hacer demagogia. **(El señor Delgado Arce: Cuando usted quiera.)** Resulta que la mayor ejecución del Gobierno de Rajoy en Galicia fue de 485 millones. Además le voy a retar, señoría, a ver en qué año se vuelve a ejecutar una inversión como la ejecutada en los años 2009, 2010 y 2011. Por lo tanto, señorías, no vengan aquí con cuentos chinos, porque lo honesto hubiera sido reconocer la verdad aunque la inversión nos hubiera parecido insuficiente. No solamente hemos invertido en ferrocarril, hemos invertido también en aeropuertos y en puertos, y hemos solucionado problemas que ustedes han creado, por ejemplo, en alguna Autoridad Portuaria, cuando se excedieron en el coste y luego tuvo que ser el Ministerio de Fomento el que consiguiera un crédito extraordinario para garantizar la continuidad de las obras, como ocurre en el puerto exterior de A Coruña. ¿Eso es mentira, señor Delgado, o es la verdad? Esa es la verdad, tuvimos que conseguir un crédito para poder hacer viables esas obras; por cierto, agradecido por la Xunta de Galicia —en ese caso sí— y por el alcalde de A Coruña.

Señoría, le quiero decir que efectivamente fuimos variando algunas situaciones en relación con el pacto porque estamos en un contexto económico que es el que es y que ha exigido cambiar la forma en que teníamos prevista la licitación, entre otras cosas para ahorrar costes al erario público, como expliqué. ¿Pero qué ha ocurrido entre el 8 de abril, fecha en que presenté el acuerdo del Consejo de Ministros, y dos días después? El 8 de abril el presidente de la Xunta en la Delegación del Gobierno de Galicia y ante el delegado del Gobierno y las fuerzas económicas y sociales me felicitó por el acuerdo del Consejo de Ministros, que establecía una fórmula mixta de financiar la alta velocidad a través de la colaboración público-privada y a través de la financiación presupuestaria. Está en la hemeroteca, señorías. ¿Pero qué ocurrió a partir de ese día? ¿Qué ha ocurrido, señoría? No vaya a ser que el ministro de Fomento se apunte un tanto, que es realmente lo que les preocupa. Me ha producido una profunda tristeza este verano, señor Delgado, que ha estado tan locuaz en esta comparecencia **(El señor Delgado Arce: ¡Solo faltaría que no pudiera hablar!)**, que no lo estuviera cuando había ataques por la inversión excesiva que se estaba haciendo en Galicia; cuando había ataques del señor Cascos, al que ustedes dieron una medalla por condenar a Galicia a un tren que no era de alta velocidad, por haber ejecutado el 50 por ciento de la inversión que hizo este Gobierno. Yo ya sé cómo pre-

mian ustedes el compromiso: al que cumple ustedes le discuten lo que hace y al que no cumple le dan medallas. Esta es la forma de entender la política y la acción del Gobierno del Partido Popular.

¿Pero qué ha ocurrido? Señorías, no pensé nunca decir lo que voy a decir. El día que me reuní con el presidente de la Xunta de Galicia yo le aporté la documentación y le hice la siguiente reflexión que figura en el acta de la mencionada reunión. Le dije: presidente, nos tenemos que dar un margen para garantizar que lo que vamos a firmar realmente se puede cumplir. Y de acuerdo con los técnicos de ADIF, a los que usted por cierto da menos valor que a los técnicos —que no sabemos quiénes son— de la Xunta de Galicia, o les da menos valor que a las empresas privadas que van a los concursos públicos... Por cierto, señoría, debe saber —también le quiero rectificar en este sentido— que ya hubo adjudicaciones definitivas de estos tramos en el último consejo de administración de ADIF; debe actualizarse, porque hubo adjudicaciones definitivas —lo digo para su conocimiento— y habrá más a lo largo de septiembre y octubre porque hay obras que se van a poner en funcionamiento en el mes de octubre. Le decía que los técnicos de ADIF, las ingenierías que hicieron los proyectos, nos pedían un poco de flexibilidad para no pillarse los dedos. Yo le planteé al presidente de la Xunta que pusiéramos en el acuerdo que la alta velocidad llegaría a Galicia en el año 2016. ¿Sabe qué me dijo el presidente de la Xunta? Ministro, no puedo salir de aquí diciendo que la alta velocidad va a llegar en 2016; tenemos que poner en 2015. Por eso busqué la fórmula de poner ese enigma de en torno a finales de 2015. Señoría, esa es la verdad, me han obligado a decirla, porque quería que quedara en el acta de la reunión que tuvimos el presidente de la Xunta y yo, pero sus argumentos obligan, señoría. Y a partir de ahí, ¿sabe lo que he hecho? A partir de ahí he comprometido a ADIF y he comprometido los concursos para poder cumplir el objetivo de 2015, porque era lo que habíamos firmado, porque era lo que habíamos suscrito. Y si usted repasa los concursos, todos tienen un objetivo: que se llegue en torno a finales de 2015. Así está en las licitaciones y así concurren las empresas, con esas premisas, para garantizar ese compromiso. ¿Sabe solo de qué depende, señor Delgado? Depende del dinero que se ponga cada año en los presupuestos, depende de tener 650 millones de euros como los que se han invertido este año. **(El señor Delgado Arce: No se han invertido, ministro.)** Perdona, el año pasado hemos ejecutado entre el eje atlántico y el AVE gallego en torno a 700 millones de euros y este año pretendo ejecutar una cifra similar. Solo en este año, señoría, vamos a ejecutar en el eje atlántico en torno a 300 millones de euros, cuyo compromiso es que esté a finales del año que viene. ¿Sabe qué tiene que ocurrir en el año 2012 para que esté concluido en el año próximo? Que el próximo año se ejecute la misma inversión que este año; es tan fácil como esto. Si se ejecuta la misma inversión que este año, el año que viene se acabará eje atlántico.

Señoría, usted habló del rigor de los estudios. Yo le voy a decir una cosa: hay que hablar del rigor. ¿Sabe cuánto tiempo ponía en los estudios para la instalación de la vía y la catenaria? ¿Sabe cuánto? Los estudios a los que usted hizo referencia ponían veintiocho meses. ¿Sabe cuánto tiempo hemos tardado en instalar la vía y la catenaria en la línea Santiago-Ourense? ¿Lo sabe? Menos de seis meses, es decir, que ya de salida le pusieron un tiempo adicional. Si a veintiocho meses le restamos seis, nos dan veintidós. Es decir, que al año 2018 deben restarle veintidós y les saldrán las cuentas. Señoría, esto lo pusieron allí. ¿Sabe cuánto tiempo le lleva a un solo equipo —si hay más equipos se va más rápido— ejecutar 40 kilómetros de catenaria? Un mes. ¿Sabe cuánto tiempo le lleva ejecutar a un solo equipo 20 kilómetros de instalación de vía? Un mes. Pues solo hay que multiplicar 20 kilómetros para la instalación de vía al mes, 40 kilómetros para la instalación de catenaria. Ese tiempo le lleva a un solo equipo y eso está verificado en las últimas líneas de alta velocidad que pusimos en servicio, por ejemplo la línea entre Madrid y Valencia. Es verdad que en Valencia también decían lo mismo. En Valencia decían que si llegaba el AVE en 2010 se tirarían por la ventanilla del AVE. Quien lo decía era la alcaldesa de Valencia. El AVE llegó el 18 de diciembre del año 2010. Yo mismo bromeé con la alcaldesa de Valencia que me acompañó en ese viaje y le dije que no se tirase ese día, que el AVE había llegado y que lo íbamos a celebrar debidamente. Por tanto, esto es la verdad y nada más que la verdad: veintiocho meses donde tenía que poner seis. ¿Mayor inversión? Usted podrá negarlo, pero hemos hecho la mayor inversión ejecutada de la historia en Galicia. Incluso empiezo a pensar que no tiene aprecio por nuestra tierra. **(El señor Delgado Arce: ¡Ya está bien! ¡Eso no se lo consiento!)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, es la libertad de expresión del ministro. Tiene usted luego la réplica. No es una ofensa.

El señor **DELGADO ARCE**: Esa es una ofensa de primer orden.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, no le permito ese tono.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): Si le parece una ofensa, retiro la ofensa. **(El señor Delgado Arce: Gracias.)**

En todo caso, le quiero decir que reconocer la verdad dignifica a las personas; reconocer la verdad es lo que hay que hacer. Y si 8.000 millones de inversión ejecutada son más que 4.000, deberá reconocerlo y si la inversión media ejecutada desde que yo asumí la responsabilidad del ministerio es de 1.300 frente a los cuatrocientos y pico que ejecutaron ustedes, deberá reconocerlo. Esa es la verdad y lo demás ¿sabe qué es? Querer engañar a los

gallego y yo es algo que nunca hecho, señoría. **(El señor Delgado Arce: ¡Uy, santo Dios!)** Por tanto, yo lamento que ustedes tengan esta preocupación. Me gustaría, señoría, que su partido tuviera el mismo compromiso. ¿Cuántas veces me ha interpelado a mí y me ha hablado —hoy por cierto no ha hablado de ello, ya me he dado cuenta de por qué no— de la conexión de Vigo a Oporto? ¿Cuántas veces me ha hablado de eso? Unas cuantas en esta Comisión. Cuando el señor Rajoy va a Portugal y dice que el AVE con Portugal se aplaza hasta que vengan tiempos mejores, ustedes le aplauden, no dicen nada. Esto fue hace quince días, no estamos hablando de la prehistoria. Cuando el señor Rajoy no establece plazos ni compromiso presupuestario, ustedes también lo aplauden. Por tanto, señoría, ¿de qué estamos hablando? Usted, señoría, trata simplemente de ocultar una realidad. Yo he manifestado un compromiso y lo estoy cumpliendo en la medida de las posibilidades, a partir de lo hecho, que lo importante es lo hecho. Tenemos un calendario de licitación —insisto, un calendario de licitación— que vamos a ir desarrollando. Tenemos una proyección de inversión que esperamos que se siga ejecutando. Y en el futuro, señoría, cada uno responde de lo que hace, y yo voy a responder ante los gallegos y ante toda España de lo que he hecho. Le decía, señoría, que me ha sentado mal cuando desde Cataluña se cuestionaban las inversiones con Galicia desde diferentes ámbitos; cuando desde el Mediterráneo gente de su partido —recogido en varios diarios del Mediterráneo— cuestionaba la inversión con Galicia; cuando se cuestionaba desde Extremadura la inversión con Galicia desde su partido. Cuando se cuestionaba esa inversión, la respuesta era el silencio. **(El señor Delgado Arce: ¡Falso!)** Por tanto, lamento que, cuando menos, ustedes no hubieran reprendido a los compañeros de su partido. Entiendo que en relación con otras personas no lo puedan hacer. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, ahora tiene usted el turno.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Una cuestión de orden, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Sí.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor presidente, con la máxima voluntad constructiva por mi parte. En el orden del día figura, en el punto 4º, comparecencia a petición propia del ministro de Fomento para informar del desarrollo de la línea de alta velocidad a Galicia. En el punto 5º, petición de comparecencia del ministro de Fomento para que explique —voy a resumir— lo mismo, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto, el BNG, en este caso. Y en el punto siguiente, la petición formulada por el Grupo Popular. Yo ya no he planteado objeción, por respeto a que el Grupo Popular evidentemente tiene más peso numérico en esta Cámara, a que intervi-

niese primero, pero me resulta total y absolutamente sorprendente que se esté siguiendo una dinámica de debate en este punto que no tiene nada que ver con los puntos precedentes: primero intervino el ministro, luego formularon su posición todos los grupos parlamentarios comenzando por los solicitantes y después respondió el ministro, y después se produjeron las réplicas. Considero que esta mecánica no se corresponde con la mecánica lógica, pero creo, y permítame la acritud, que es un anticipo de la campaña electoral que nos espera. Por favor, hay más, aparte del bipartidismo imperante.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jorquera, permítame que le diga que se ha hecho la consulta por esta Presidencia a la letrada en función de la respuesta que le ha dado al señor Delgado el ministro.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Simplemente hago constar que no me parece respetuoso.

El señor **PRESIDENTE**: El respeto, en este caso, se ajusta al reglamento. Esta Presidencia ha actuado no de manera imparcial sino basándose en una consulta hecha a la letrada, para que si había respuesta por parte del ministro concluyera con la réplica. No obstante, si el señor Delgado no tiene inconveniente, le damos la palabra al señor Jorquera para que continúe, y luego tendrán ustedes tres minutos de réplica cada uno. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)** Señor Delgado, ¿usted tiene inconveniente en que intervenga y luego hace usted su réplica?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Perdón, como portavoz le estoy pidiendo la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, le estoy preguntando al señor Delgado, que es el portavoz.

El señor **DELGADO ARCE**: Si yo quiero hacer uso de mi derecho es porque he sido objeto de réplica por el señor ministro y parece razonable que termine. Yo no he buscado esta situación.

El señor **PRESIDENTE**: No le he dado el uso de la palabra porque está usted en su derecho de terminar la réplica, pero que conste, señor Jorquera, que se ha hecho la consulta para que, en función de la respuesta que le ha dado tras la intervención del señor portavoz del Grupo Popular, se concluyera, como vamos a hacer porque no le quiere dar la palabra, ya que sería su derecho según la consulta que he hecho a la letrada.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: Sea concreto.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muy concreto.

Se está produciendo aquí una protesta por el representante de un grupo parlamentario que fue el que se saltó sin respetar el reglamento, como ahora lo estamos haciendo, en la penúltima ocasión. Por lo tanto, creo que le debía haber hecho usted referencia a que en esta Comisión con él se hicieron excepciones que no eran reglamentarias, cuando ahora se está cumpliendo el Reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que todos tendríamos que tener un poquito de generosidad y flexibilidad y no obligarnos a todos, porque luego somos los primeros que incumplimos.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Lo voy a tener. No voy a plantear más objeciones. Creí que la réplica del ministro era simplemente una aclaración, no una nueva intervención porque creo que esto está alterando la mecánica del debate.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jorquera, se ha hecho la consulta...

El señor **JORQUERA CASELAS**: En cualquier caso quiero que quede constancia también de que cuando solicité esa excepción di la explicación de que me tenía que ausentar para estar en otra Comisión. Por lo tanto, también quiero que quede constancia de que eran unas circunstancias que nada tienen que ver con las de este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, reconduzcamos con normalidad y sosiego la Comisión. Vamos a concluir por tanto, en cuanto a usted le afecta, con su réplica de tres minutos. Le responderá el ministro y continuaremos con los dos grupos parlamentarios que restan por intervenir.

Señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Vivimos en democracia; usted, señor ministro, no reparte derechos ni reparte amores a la tierra ni dice lo que tenemos o no tenemos que decir y cómo tenemos que actuar. Ya somos mayorcitos y nos defendemos solos, eso lo primero.

Si quiere hablamos de hemerotecas. Usted incumplió el acuerdo del Congreso de los Diputados de 22 de junio de 2004 que establecía Lubián-Ourense en 2009. Usted proclamaba y defendía a doña Magdalena Álvarez en hemerotecas en el año 2005 avalando los plazos que ella sostenía. Todavía hoy en la web del Partido Socialista —se ve aquí a Rubalcaba y el logo del Partido Socialista— hay una entrevista colgada por usted de *El Correo Gallego*, en concreto de febrero de 2008, en la que usted afirma literalmente: Lo vamos a cumplir, se lo digo honestamente; estoy deseando que llegue 2012, habrá tren de alta velocidad a Galicia. Esto lo decía usted. Fíjese su palabra cuánto vale. Usted forma parte del Partido Socialista, que divulgaba con estos folletos —en

el que se ve a su jefe, al presidente Zapatero— que llegaría en 2012. Y cuando yo le sacaba los datos de 36 millones presupuestados y 3.200.000 ejecutados estoy sacando no una respuesta demagógica e inventada, estoy sacando la respuesta que su Gobierno me da firmada seis meses después y que evidencia un presupuesto que usted hizo y que era técnicamente posible gastar. Porque usted tenía los 22 kilómetros que había licitado ya en diciembre de 2009 en condiciones de poder gastar. La explicación es que esas obras se demoraron porque no fueron ustedes capaces de sacarlas adelante porque no tenían las expropiaciones culminadas, porque el acta de replanteo le llevó hasta junio de 2011 en algunos casos. ¿Y con todos estos antecedentes usted pretende que nosotros tengamos confianza en la capacidad gestora de usted? Pues no la tenemos. Pero en cualquier caso le reconvengo a que convoque la reunión de seguimiento del Pacto del Obradoiro y diga de una vez por todas la verdad a los gallegos. Porque usted salió en mayo de 2009 dando un titular: El Gobierno reconoce que desde hace seis años sabía que el AVE no llegaría a Galicia en 2012. Pues hoy usted puede evitar que salga de aquí un nuevo titular que diga que usted sabía desde hace años que era imposible, con el escenario presupuestario, con el escenario técnico, con el escenario de licitaciones que usted ha planteado, que llegue el AVE en 2015. Creo que esas huidas hacia delante no conducen a nada y que lo serio y responsable sería volver al sentido común y reunirse con la Xunta de Galicia. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Para finalizar con la respuesta al Grupo Popular, señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): Señoría, es verdad que yo he hecho unas declaraciones desde el convencimiento de saber que lo que nos decían ustedes cuando tenían la responsabilidad de Gobierno era verdad y de que habían planificado una entrada de alta velocidad a Galicia. Pero no era así, señoría. Cuando nos encontramos con la realidad tuvimos que transformar la realidad, y la realidad es que no estaba prevista una entrada de alta velocidad a Galicia. Usted me dice: Tendría que haber ejecutado lo que nosotros habíamos dejado para ejecutar, tendría que haberlo hecho en el año 2009, en el año 2010 y en el siguiente. ¿Usted quería condenar a Galicia a que no tuviera tren de alta velocidad? ¿Quería que cumpliéramos precisamente con esa previsión? Además, señoría, no hubiera sido competitivo. ¿Usted quería que hiciéramos eso o quería que modificáramos los trazados aunque eso desplazara el objetivo del año 2012? ¿Qué quería? Porque claro, señoría, en el año 2012 —fíjese bien lo que le voy a decir— está concluido el AVE hasta Zamora. **(El señor Delgado Arce: No.)** Sí, señoría. En el año 2012 está concluido el AVE hasta Zamora. Y en el año 2012 está concluido el AVE hasta Ourense. Por lo tanto, sí se podía cumplir donde había los proyectos adecuados a la alta velocidad.

¿Dónde no se ha podido cumplir? Donde ustedes engañaron a los gallegos, porque dijeron que había un trazado que estaba previsto para la alta velocidad y que tuvimos que modificar, por lo tanto no hubo previsión presupuestaria, no hubo ejecución presupuestaria. Y resulta que luego me dicen: Oiga, ¿por qué no contrató usted en 2010, de acuerdo con lo firmado? Señoría, porque yo entendí que en el año 2010 estarían acabados los proyectos constructivos y resulta que me encontré de bruces con que estaban diciéndome que cambiara el trazado por un tema de informe de impacto medioambiental. **(El señor Delgado Arce: No es cierto, no es cierto.)** ¿Usted cree que yo podría haber licitado en el año 2010 sin tener proyectos constructivos y sin tener resuelto el trazado? ¿Es posible hacer eso? No. Sencillamente no es posible hacer eso. El otro día le contestaba el presidente del Gobierno a un senador por Ourense, que decía: No, no, a mí no me interesa lo que ustedes están invirtiendo entre Olmedo y Zamora y Lubián. Y yo me digo: pero es que el AVE no va por el cielo, no es como una infraestructura aeroportuaria, que hay que hacerla en un sitio y el avión llega de un sitio a otro por rutas aéreas. El AVE tendrá que pasar por un camino, por una red, por unas vías que cuestan dinero. Por lo tanto, señoría, eso es la verdad y nada más que la verdad. ¿Por qué no reconoce la verdad? ¿Por qué no reconoce que ustedes no habían planificado una llegada a Galicia de la alta velocidad? ¿Por qué no reconoce que no la tenían prevista tampoco para el eje atlántico? ¿Por qué no lo reconocen? Si lo reconocieran, partirían de que, para poder licitar, tienen que estar acabados los proyectos constructivos. Y todavía, señoría, hay alguno. Porque claro, si he diseñado un calendario de licitaciones —un calendario de licitaciones— hasta el próximo año, es porque en alguno de los trazados todavía estamos pendientes de informes. En el acceso a Orense aún estamos con un informe de impacto ambiental. Es decir, señoría, no puedo contratarlo, y usted lo sabe. Por tanto hemos hecho un calendario de licitación tan eficiente y tan eficaz que cuando están concluidos los proyectos constructivos, licitamos. Y lo hemos puesto en un calendario de licitaciones.

Pero además le voy a decir otra cosa, señoría, para que no incurra en demagogia. Mire, en el Parlamento gallego se aprobó una resolución presentada por su grupo. La presentada por su grupo. Cuando habíamos diseñado una licitación del conjunto de la obra por colaboración público-privada, que probablemente hubiera tenido alguna ventaja pero también algún inconveniente: no permitía el concurso de muchas empresas, no permitía por tanto la competencia, no permitía por tanto diversificar; tenía algún inconveniente. ¿Y sabe qué ponía? Que en el proyecto de colaboración público-privada se garantizara que estuviera adjudicado antes de diciembre del año 2011. Y decía la Xunta de Galicia en aquella resolución que planteó el Grupo Parlamentario Popular que si llegábamos antes de finales de 2011 cumplíamos con los objetivos. Debate del último estado de la Comunidad Autónoma de Galicia. Por lo tanto, ustedes tienen una

contradicción estupenda en sus documentos. Usted no fue capaz de refutarle los tiempos de instalación de la vía y la catenaria. (**El señor Delgado Arce: Porque no tengo tiempo para hablar.**) No, no fue capaz de refutarlo. Por cierto, el Gobierno de Galicia tampoco. (**El señor Delgado Arce: Sí lo ha refutado, ¡claro que lo hizo!**) Tampoco refutó ese dato, señoría. No lo ha refutado. Refutaron otras cosas, pero eso no porque saben que ese dato es incuestionable. Es incuestionable porque lo hemos visto. Si el consellero, además, como le dije yo, lo tenía muy fácil porque al lado de su casa, donde vive, en Santiago, se está construyendo precisamente el acceso de la alta velocidad a Santiago de Compostela.

Y segundo criterio, señoría. Usted decía: ¿Por qué ustedes licitan por la colaboración público-privada tramos que no se van a poder realizar hasta que esté hecha la infraestructura? ¿Sabe por qué? Porque si no la colaboración público-privada, al no llevar consigo el mantenimiento del conjunto de la red, no tiene interés de negocio para la colaboración público-privada y por lo tanto no habría nadie que concurriera si no se licitara el conjunto de la actuación. Y por otra razón más, señor Delgado: porque en esa colaboración público-privada ya está también el mantenimiento de la línea que ponemos en servicio este año entre Santiago-Ourense-A Coruña. ¿Entiende ahora la razón por la que tenemos que licitarlo todo junto? Porque si no, no se podría licitar por la colaboración público-privada, señoría, porque ciento y pico kilómetros para vía y catenaria y el mantenimiento solo de ese tramo de la línea no se hubiera podido hacer por colaboración público-privada. Y porque además eso nos permite avanzar en la instalación de vía y catenaria en el tramo de Olmedo-Zamora, nos permite utilizar antes los trenes híbridos y nos permite llegar en un tiempo en torno a cuatro horas y media o cuatro horas y cuarenta y cinco minutos desde Santiago de Compostela a Madrid a partir del próximo año. Le voy a dar un dato que antes no quise darle y para que le quede claro. En el eje atlántico —porque hablaba de licitación, los datos de ejecución ya los había dado— el Gobierno del Partido Popular licitó 570 millones de euros, el 23 por ciento, y el Gobierno socialista licitó 1.918 millones de euros, el 77 por ciento. En el tramo Santiago-Ourense el Gobierno socialista ha licitado 982 millones de euros y el Gobierno del Partido Popular 969 millones de euros. Lo digo simplemente porque también ha comentado que esto se había dejado licitado en su totalidad por parte del Gobierno anterior. En un caso el 23 por ciento y en otro caso no llegaba al 50 por ciento. Lo digo para hablar desde la claridad y la transparencia.

Concluyo ya, pero antes de que le dé la palabra el presidente le voy a pedir disculpas al señor Jorquera porque probablemente incurri en un error al no responder a los dos portavoces de forma conjunta. Así lo había hecho ya, señoría, en esta Comisión en otras ocasiones, no es la primera vez que lo hago, lo he hecho al menos en otras dos ocasiones. Por lo tanto, señoría, no era mi

ánimo afear conductas ni establecer agravios y le pido disculpas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro. En todo caso le honran sus palabras, pero quiero dejar constancia de que se ha hecho la consulta pertinente a la letrada y es un derecho del presidente ordenar los debates. El ministro tiene derecho a contestar individualmente o en bloque. Ha decidido contestar de manera individualizada. Señor Jorquera, en modo alguno ha sido por el bipartidismo, porque con usted se hizo también en una sesión anterior de la Comisión, cierto es que porque se tenía que ausentar, como acaba de recordar el señor Ayala. Por tanto, vamos a ser justos y equilibrados, y no que cuando no nos interese perjudiquemos o comentemos como usted lo ha hecho y en ese tono. Además, me parece incorrecto que se traslade el concepto de bipartidismo. No ha sido el ánimo del ministro ni de este presidente. En todo caso nos hemos ajustado al Reglamento del Congreso.

Tiene usted ya la palabra. Le recuerdo el tiempo: diez minutos.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor presidente, no voy a rebatir lo que usted acaba de decir porque, si no, los diez minutos no me llegarían, pero en cualquier caso agradezco la petición de disculpas del ministro. Tenía pensado hacer una intervención en un tono sereno, sin restarle importancia a este debate, pero de forma tranquila si mi temperamento, normalmente vehemente y nervioso, me lo permite. Después de asistir a lo que he asistido, aun así, voy a intentar hacerlo. En ese sentido, permítame el ministro que empiece con una broma. Me sorprende que en distintas ocasiones se haya manifestado seguidor del Atlético de Madrid y no del Barcelona porque está claro que practica el principio de que la mejor defensa es un buen ataque.

Antes de entrar en materia quería hacer una breve reflexión sobre el corredor mediterráneo, que se debatió en el punto anterior —ya lo sé—, pero creo que es importante hacer una reflexión de índole genérica que creo que es necesaria sobre el AVE a Galicia. El BNG no discute en absoluto la necesidad de impulsar el corredor mediterráneo, no discute su importancia estratégica para las comunidades de la fachada mediterránea y no lo discutimos pese a que en Galicia todavía no están resueltas las conexiones ferroviarias con nuestros puertos —caso del puerto exterior de Ferrol y de A Coruña— ni tampoco la conexión de los puertos, polígonos industriales y centros logísticos de Galicia con la red prioritaria de transportes, en particular con el denominado corredor atlántico; un corredor que, como he manifestado en un debate en el Pleno de esta Cámara, más que corredor atlántico —me refiero al corredor de mercancías— habría que llamarlo corredor meseteño, dado que desde Sines, en Portugal, hasta Irún discurre por todo el interior y el centro de la Península y no vuelve a tocar el Atlántico hasta Irún. Hago esta observación porque me gus-

taría que el apoyo del BNG al corredor mediterráneo tuviese su correspondencia en que no se cuestione la necesidad de la llegada de la alta velocidad a Galicia y lo digo, no en alusión a nada que haya dicho ningún portavoz en esta Comisión —creo sinceramente, señor ministro, que ha malinterpretado usted a la señora Buenaventura—, sino porque parece efectivamente que está de moda en los últimos tiempos poner el AVE a Galicia como ejemplo de un supuesto despilfarro de gasto público. En ese sentido me gustaría recordar que la línea de alta velocidad a Galicia, incluyendo el eje atlántico, requiere una inversión cuatro veces inferior a la inversión total que va a absorber el corredor mediterráneo, que nadie puede discutir que la línea de alta velocidad de Galicia va a tener un retorno económico similar a otras líneas de alta velocidad ya operativas, que va a ser la primera línea troncal en financiarse en parte con colaboración privada y que es una línea que inicialmente estaba previsto que estuviese concluida en 2009, después en 2012 y ahora se baraja la fecha, a nuestro juicio bastante improbable, de finales de 2015. Una línea por lo tanto que en el mejor de los casos llegaría a Galicia veinticuatro años después de la puesta en servicio del AVE a Andalucía. Creo que esto tiene que ser tenido en cuenta por todos cuando hacen comentarios frívolos e irresponsables a nuestro juicio con respecto al AVE a Galicia. Dicho esto, voy a entrar en materia.

Con respecto a la situación actual de la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Ourense, le quiero manifestar dos preocupaciones que además, tengo que decirlo muy claramente, se han visto ratificadas por el debate que acabo de presenciar. Nos preocupa en primer lugar la incertidumbre sobre la fecha de finalización y puesta en servicio de esta línea, a lo que contribuye un debate que me atrevería a calificar de tramposo y ahora añadiría con sobreactuación. Por un lado, señor ministro, su Gobierno se empeña en asegurar que la línea estará concluida en un horizonte temporal que a día de hoy a nosotros nos parece poco menos que imposible si tenemos en cuenta los retrasos habidos en el proceso administrativo, los distintos tramos del acceso a Galicia, la complejidad de las obras a acometer y los tiempos invertidos en la ejecución de obras de similar o incluso inferior complejidad. Permítame que le diga que en esa insistencia en asegurar que el AVE estará concluido en 2015 quizá se oculte el convencimiento de que posiblemente no serán ustedes quienes tendrán que responder de ese compromiso la próxima legislatura. Dicho esto quiero hacer una pausa, señor ministro, porque me gusta ser justo y al BNG le gusta ser justo. Nosotros reconocemos que los gobiernos de Rodríguez Zapatero han supuesto un evidente impulso a las inversiones en infraestructuras en Galicia con respecto al periodo anterior, reconocemos que a eso ha contribuido también su llegada a la cartera de Fomento, del mismo modo que creemos con toda modestia que el BNG también contribuyó a ello. Por ejemplo, el BNG fue el primero en plantear que la inversión en infraestructuras en Galicia

debía situarse por encima del 8 por ciento de la inversión total, dos puntos más de lo que nos corresponde por población para corregir los déficit acumulados en materia de infraestructuras. Esa propuesta fue inicialmente ridiculizada por el resto de las fuerzas políticas y hoy en día la asumen como propia todas las fuerzas políticas de Galicia. El BNG también contribuyó con los acuerdos presupuestarios a los que llegó con el Gobierno en la pasada legislatura y en el primer ejercicio presupuestario de la legislatura actual, acuerdos que impulsaron actuaciones que aseguran que hasta su conclusión absorben un importante volumen de inversión. Por lo tanto, creo que nuestra contribución es cierta, pero reconocemos que se le dio un impulso importante a las infraestructuras en Galicia. Dicho esto, expresado este reconocimiento, creo que también es evidente que ese impulso ha sido insuficiente para cumplir los compromisos asumidos y estamos convencidos de que la fecha de finalización, a finales de 2015, se saldará con un nuevo incumplimiento.

No obstante, en este debate tramposo y en esta sobreactuación también —tengo que decirlo— participa muy activamente la Xunta de Galicia y el Partido Popular porque, miren, si ahora se piensa que no es posible a finales del año 2015, ya no era posible en el momento en que se firmó el Pacto del Obradoiro. ¿Qué ocurre? Ocurre sencillamente que el Partido Popular está jugando a poner la venda antes de la herida, está preparando el escenario para justificar futuros incumplimientos en el caso de que el señor Rajoy gane las elecciones, y por si hubiese alguna duda al respecto no hay más que remitirse a las últimas manifestaciones hechas por Rajoy en una presencia en Galicia donde no se pueden adquirir compromisos más vagos e inconcretos con respecto al futuro del AVE en Galicia.

Además nos preocupa una segunda cuestión: que la discusión sobre las fechas de finalización del AVE a Galicia oculten otras cuestiones en materia ferroviaria que para Galicia no son menos importantes y por eso, aparte de clarificar definitivamente el horizonte de conclusión de la conexión central por AVE, me gustaría formularle algunas preguntas y que usted procurara responderme con la máxima exactitud. ¿Cuándo estará concluido el eje atlántico entre A Coruña y Vigo? Usted ha admitido que su conclusión habrá de esperar hasta otoño de 2013. ¿Mantiene esa fecha o son previsibles nuevos retrasos? ¿Qué ocurre, señor ministro —y de verdad que ya me canso de oírme a mí mismo con esta observación—, con la modernización de la línea ferroviaria entre A Coruña y Ferrol? Es una línea imprescindible para mejorar la conexión entre estas dos ciudades, para entroncar Ferrol con el eje atlántico gallego y para que en el futuro el AVE llegue también a Ferrol y es un proyecto que lleva cinco años parado. En junio de 2007 se adjudicó el estudio informativo del tramo entre Ferrol y Betanzos y aún no sabemos nada y tampoco sabemos nada de la solución definitiva al tramo entre Betanzos y A Coruña. ¿Qué ocurre con la línea Lugo-Monforte-Ourense? Es cierto que hubo una rectificación del

proyecto. Quiero recordar que es una línea necesaria para acortar los tiempos de viaje entre estas dos ciudades y para que en el futuro también pueda llegar el AVE a Lugo, pero lo cierto es que desde 2006, de los 103 kilómetros que tiene actualmente esta línea, solo están en obras los 7 kilómetros de la variante de Pobra de San Xiao. ¿Con estos datos mantiene que el AVE también llegará a Lugo en el año 2015? ¿Qué ocurre con la línea Monforte-Ponferrada, necesaria para la salida de mercancías del norte de Galicia? Le formulo nuevas preguntas porque, insisto, entendemos que la conexión ferroviaria por AVE a Galicia tiene que entroncarse dentro de una modernización general de toda nuestra red ferroviaria.

Usted manifestó en esta Cámara a instancias del BNG —e incluso se aprobó una moción por parte del Congreso de los Diputados en este sentido— su disposición a transferir a la Xunta de Galicia los servicios ferroviarios interiores y, en ese marco, estudiar la implantación de servicios de proximidad. Usted acaba de informar en su primera intervención de que ya hay hecho un estudio sobre el posible aprovechamiento de la red ferroviaria del eje atlántico, incluyendo la red que quede en desuso, para la implantación de servicios de proximidad. En ese sentido, me gustaría saber si la Xunta de Galicia se ha dirigido al Gobierno para reclamar que se inicien negociaciones para materializar este traspaso y que la Xunta de Galicia pueda asumir la gestión de los servicios ferroviarios interiores y, en el marco de esta negociación, estudiar la dotación económica que permita en el futuro implantar servicios de proximidad. Me gustaría formularle también una pregunta relativa al tramo Ourense-Santiago de la línea de alta velocidad que va a entrar en funcionamiento, si no hay novedades, antes de fin de año. ¿Sabe el ministerio ya desde dónde se va a controlar el tráfico que discurra por esta línea entre Ourense y Santiago? ¿Está en disposición de asegurar que el control del tráfico que discurra por esta línea se va a ejercer desde el centro de control del tráfico ferroviario de Ourense?

Quisiera concluir, señor ministro —permítame que improvise—, con dos ruegos. Hoy leíamos en la prensa gallega que ayer se registró un lamentable accidente laboral que costó la muerte a un trabajador en la autovía del Cantábrico, la A-8. Quiero aprovechar para expresar en nombre del BNG nuestra condolencia a la familia. Sabe que en los últimos tiempos en las obras públicas en Galicia se han registrado, por desgracia, bastantes accidentes laborales con consecuencias mortales, bastantes de ellos en las obras del AVE a Galicia. Para nosotros es importantísimo que se ejecute el AVE en plazo, pero es fundamental que su ministerio ejerza una tutela sobre esas obras para que se adopten las máximas medidas de seguridad. Este es un ruego porque toda vida humana es impagable. Y por último, quiero hacer un ruego a todos los aquí presentes, al señor ministro y a los señores del Grupo Popular: que la Xunta de Galicia y el Gobierno central cooperen y que no utilicen las

plataformas del Ministerio de Fomento y de la Xunta de Galicia como simples amplificadores de rifirrafes electorales. Eso es lo que demanda la sociedad gallega.

El señor **PRESIDENTE**: El señor ministro tiene la palabra para responder.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López):

Señoría, de nuevo le quiero reiterar las disculpas y quiero agradecerle el tono de su intervención y el reconocimiento, aunque usted parta del hecho de que hay cosas que se podrían hacer, que habría más actuaciones que hacer. Es verdad, señorías, que desde que asumí la responsabilidad del Ministerio de Fomento —algunos no se han dado cuenta de ello— fueron tiempos de dificultad, lo cual exigió que tuviéramos que reprogramar actuaciones y que en consecuencia no se hubieran acabado en el tiempo con la celeridad que nos hubiera gustado. En todo caso, señoría, reitero que es verdad lo que usted ha planteado y quiero ponerlo en valor. Fue su grupo, señorías, quien en la I Legislatura planteó un objetivo de inversión en infraestructuras del 8 por ciento. Era un objetivo muy ambicioso con respecto a de dónde partíamos, porque estábamos por debajo de nuestro PIB, que se situaba en torno al 5 por ciento. Era duplicar, como he señalado en mi intervención y en el gráfico que les he expuesto, la licitación, pero me va a permitir para que no diga, puesto que se ha manifestado que una cosa es la licitación y otra la inversión ejecutada, que por eso durante todo el tiempo hablé de inversión ejecutada de 4.000 millones frente a cerca de 8.000 millones, una inversión absolutamente sustantiva. Se puede estar de acuerdo o puede parecer poco; tendremos la oportunidad de evaluar en el futuro si ha sido mucha o poca y de seguir comparando. En todo caso, ha sido lo que ha sido.

Se han cuestionado también los plazos de obras, etcétera. Afortunadamente, la ingeniería en nuestro país ha evolucionado. Los tiempos de ejecución de las obras hoy no tienen nada que ver con los de hace diez años; desde luego no tienen nada que ver con los de hace treinta y, si vamos a cuando se construyó la primera línea ferroviaria en Galicia, no tienen nada que ver. De hecho, si la ingeniería española, si las empresas españolas están entre las primeras del mundo es porque son capaces en tiempo récord de vencer dificultades y ejecutar obras. Le voy a poner un ejemplo: el canal de Panamá, una compleja obra que se va a hacer en tiempo récord como consecuencia, precisamente, de la capacidad y de la evolución de la tecnología y de la capacidad de nuestras empresas. Tiene que permitirme afirmar que además el órgano gestor de las infraestructuras ferroviarias, ADIF, no tiene hoy la misma capacidad que tenía cuando se constituyó, porque tiene mucha más experiencia en desarrollo y en ejecución de obra pública. Eso es lo que puede dar espacios y garantías en el tiempo que trasciendan lo que habían ocurrido en otros momentos. Le voy a poner un ejemplo. El próximo sábado voy a inau-

gurar un aeropuerto, un aeropuerto con una inversión cercana a los 180 millones de euros, que se ejecutó en dos años y dos meses, en veintiséis meses. Podemos preguntar cuánto llevó ejecutar la terminal anterior del aeropuerto de Santiago, que era mucho más pequeña —este es el doble—, pero fuimos capaces porque hubo determinación política, porque hubo recursos para hacerla, ejecutarla en un tiempo récord desde que empezó la obra. Es un buen ejemplo de lo que estamos hablando, señorías. Hay pocos ministros que pongan la primera piedra de un aeropuerto y que lo inauguren, un aeropuerto que tiene muchísima capacidad, por tanto, no estamos hablando de una obra menor. Cuando algunos cuestionan nuestra capacidad de ejecución y veo algunas obras en el entorno en las que se ponen las primeras piedras y pasan dos años y todavía no se ha levantado la primera columna, la verdad es que concluyo que somos unos fenómenos en el Ministerio de Fomento. En todo caso, esa es la realidad.

Permítame esta anécdota en plan distendido para demostrar que lo importante en estos tiempos es la determinación y los recursos. Si hay recursos, se pueden ejecutar, si están los proyectos hechos, porque la ingeniería, la capacidad de las empresas pueden hacer obras incluso con mucha más celeridad. Hay mucha obra pública que está en marcha y de la que la gente dice: es que tardan mucho en acabar esta obra pública. Bueno, se tarda mucho, pero cada año las empresas ejecutan el presupuesto que tienen. Si tuvieran más presupuesto tendrían muchísima más capacidad para ejecutar esas obras públicas. Eso es así. Le puedo dar algún ejemplo, si quiere, de alguna obra pública bien querida para mí en Galicia que hubiera deseado que estuviera concluida, pero que, sencillamente, a pesar del gran ritmo inversor que hacemos no está concluida porque la empresa ejecuta lo que se presupuesta cada año, es decir, no tiene recursos ilimitados.

Usted ha hecho una afirmación que yo quiero volver a reafirmar, y se la agradezco mucho, que desde el punto de vista económico, la alta velocidad a Galicia, el retorno que va a suponer, es importante. Estamos hablando del 25 por ciento de la población de España en torno a esa línea, estamos hablando de una parte importante del producto interior bruto, pero también estamos hablando de una Galicia que tiene que ir a más. Lo que hay que hacer es ver cómo somos capaces de optimizar las infraestructuras que hacemos cada uno en el ámbito de sus competencias. Por eso me gustaría que el Gobierno de Galicia, en lugar de dedicarse a hacer contrainformes al Ministerio de Fomento, hiciera informes para ver cómo es capaz de rentabilizar las infraestructuras que en materia de puertos o en materia de aeropuertos, en materia de alta velocidad estamos haciendo. Sería mucho más productivo, mucho más rentable y mucho más positivo para la economía de nuestro país. En todo caso, afirmo que lo que usted plantea responde a los estudios de viabilidad económica que hicimos desde el Ministerio de Fomento y que alguna vez son cuestionados. Por eso

me gustaría muchísima más determinación, pero frente a eso hay silencio, no vaya a ser que si salimos en defensa del Gobierno de España por la inversión que haga en Galicia, desmontemos el discurso que queremos hacer para desmontar la inversión que estamos haciendo en Galicia.

Segunda cuestión, una precisión. La primera colaboración público-privada en una línea férrea no es la de Galicia, es la que estamos haciendo en la vía y catenaria para el AVE a Alicante. No es la primera, hay algún precedente menor... **(El señor Jorquera Caselas: Dije eje troncal, ministro.)** Lo digo simplemente porque eso va a ser un nuevo método que vamos a utilizar para la realización de las infraestructuras, no lo hago como reproche. Hace un rato, hablando del corredor mediterráneo lanzaba la idea de que pronto íbamos a licitar, a través de la colaboración público-privada, una parte del corredor del Mediterráneo entre Valencia y Castellón, luego también lo estamos contemplando para otras infraestructuras.

Le dije cuál era el horizonte temporal. No respondo del nivel de ejecución en la inversión de la alta velocidad; he respondido durante este tiempo y he respondido con hechos. He hablado de lo que hemos ejecutado cada año en la alta velocidad y usted pregunta por un caso concreto. Cuando acabe este año 2011, este año, la previsión del ministerio es haber ejecutado en el eje atlántico en torno a 290 millones de euros. Si el año que viene se ejecuta lo mismo, acaba el año que viene, pero tiene que ejecutarse lo mismo, señoría. ¿Hay capacidad técnica para ejecutar lo mismo y para acabar el eje atlántico el próximo año? Sí, pero tiene que haber la disponibilidad presupuestaria para que se pueda ejecutar en el eje atlántico lo mismo que hemos ejecutado este año. Me pregunta: ¿El año que viene hay capacidad para ejecutar inversión en la alta velocidad desde Ourense-Lubián-Zamora como hemos ejecutado este año en el tramo Santiago-Ourense para concluir y poner en marcha el servicio el día 10 de diciembre? Sí hay capacidad. Lo que tiene que haber es un compromiso presupuestario de transferir a ADIF los recursos necesarios para que pueda ejecutar esa obra. Es tan simple como eso. Por eso, ¿qué digo yo? Si se mantiene el nivel medio de inversión de estos años podemos cumplir el objetivo del año 2015, porque desde el punto de vista técnico y desde el punto de vista de la respuesta de las empresas es posible. Vamos a ver si hay disponibilidad presupuestaria y recursos.

No se puede encubrir una previsión presupuestaria menor para decir que es por culpa de los proyectos, de la capacidad de las empresas o de lo que dicen las ingenierías. Esto es así. Yo lo quiero hacer —insisto—; podemos ver cómo se ejecutaron y con qué nivel de ejecución algunas líneas de alta velocidad. Podemos verlo y podemos ver cómo se puede seguir ejecutando. Me pregunta por la línea de Lugo. Como aquí se ha repasado mucho la hemeroteca, me va a permitir leer lo que se decía en el año 2009. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López, pronuncia palabras en**

gallego.) Pido perdón a las taquígrafas. Lo voy a traducir: El Gobierno gallego asumirá la ejecución del tramo de alta velocidad Vigo-Pontevedra-Ourense acceso directo de Vigo, así como el tramo de alta velocidad Ourense-Lugo para garantizar la conexión directa de Vigo y Lugo con Madrid. Ya se imagina quién decía esto, ¿no? No hace falta que lo aclare. Espero que los señores del Grupo Parlamentario Popular también lo sepan. Desde luego no era yo. Alguien tendría que preguntar en qué acabó aquello. Agua de borrajas. Lo único que hubo fue la determinación por parte del Gobierno para cambiar lo que no era una línea de alta velocidad a una línea de alta velocidad. Tuvimos que cambiar el trazado porque estaba previsto para velocidades de 150 kilómetros por hora. Tuvimos que hacer un estudio informativo complementario. Tuvimos, en definitiva, que empezar de cero, señorías. Empezando de cero, ¡claro que es difícil cumplir con el horizonte que habíamos marcado! Imposibles no se pueden hacer. Estamos preguntando dónde están los proyectos constructivos y cuestionando si podemos llegar en el 2015. Considerando que tuvimos que empezar de cero porque tuvimos que cambiar lo que estaba previsto, es verdad que estamos en esa situación. Es verdad, señorías, que vamos a llegar más tarde que Andalucía, pero desde luego vamos a llegar antes que la primera potencia del mundo que no tiene ni un solo kilómetro de alta velocidad. Vamos a llegar antes que llegue el AVE a Burdeos o a importantes capitales como París, por poner algún ejemplo. Vamos a llegar mucho antes, porque hubo una voluntad política y una determinación. A veces cuando hablamos de recursos públicos y hablamos de 8.000 millones de euros ejecutados en este tiempo perdemos la perspectiva, pero estamos hablando de un billón 300.000 millones aproximadamente de las antiguas pesetas. Es lo que es, ni más ni menos.

Me pregunta también por alguna cuestión concreta. Reconozco que hemos avanzado muy poco en A Coruña-Ferrol. Tenemos un problema con el trazado y usted lo sabe bien. Tuvimos que sacar tres estudios informativos y todos han sido cuestionados por los ayuntamientos. Todos pretenden que el ferrocarril pase por el territorio de al lado, pero no por el suyo. No hemos sido capaces de consensuar una propuesta. Pedimos cooperación pero, señorías, no hemos sido capaces de consensuar una propuesta hasta ahora. Lo lamento profundamente y tengo que reconocer que, más allá del acuerdo de integración que hicimos con el Ayuntamiento de Ferrol, hemos avanzado poco. Sabe que yo planteé una idea. Ahora ya nadie lo pide, pero estaba planteado en ese ambicioso proyecto que teníamos para que la alta velocidad entrara en Galicia por tres sitios. Yo no veía un escenario ni un horizonte futuro en que pudiéramos hacer la alta velocidad por Monforte-Ponferrada. Hablé con claridad desde el primer día, igual que hablé del corredor del Cantábrico. El primer día lo dije, por tanto, no se me puede decir que no hablé con claridad. Hice una apuesta por el corredor central y mantengo el obje-

tivo que está en el Plan de infraestructuras ferroviarias en relación con la conexión Ponferrada-Monforte, convirtiendo a Monforte en ese nodo logístico que hemos establecido —en esta ocasión, sí— de acuerdo con la Xunta de Galicia, de la misma forma que establecimos los otros dos nodos logísticos que ustedes ya conocen. El estudio sobre el eje de proximidad lo tengo concluido. Señoría, no tenemos inconveniente en explicarlo, presentarlo y trasladarlo. A pesar de mi oferta no he recibido hasta la fecha ninguna petición por parte de la Xunta para abrir un proceso de negociación para hablar del tren de proximidad.

Me ha planteado un tema sobre el que honestamente no tengo respuesta; no tengo respuesta a la pregunta de desde dónde se va a controlar la red que se pone en servicio entre Orense, Santiago y A Coruña. No tengo respuesta, pero el ministerio seguro que tiene respuesta y, por lo tanto, con sumo agrado se la facilitaré.

Señoría, lamento la pasión —también se lo quiero decir al señor Delgado— que he utilizado en esta comparecencia, pero es que he escuchado muchas cosas, señor Delgado (**El señor Delgado Arce: Y yo también.**), desde dentro y desde fuera de Galicia, y cuando se ha hecho la mayor inversión de la historia de Galicia ejecutada, en aeropuertos, en puertos y en alta velocidad —ejecutada, señor Delgado—, cuando se ha hecho el mayor proceso de licitación de obra pública antes desconocido. Este ministro y este Gobierno, por respeto a todos los españoles —porque de todos los españoles salen los recursos públicos, ya que se paga de los impuestos—, no nos merecemos que se oculte la verdad, que se niegue la verdad y que se niegue la realidad, no nos lo merecemos. Señoría, como gallego que piensa en su país, me molesta profundamente que ustedes no tengan la altura de miras de reconocer las cosas como son, de reconocer que durante este periodo se hizo la mayor inversión en obra pública de Galicia, en infraestructuras, en aeropuertos y en alta velocidad. Yo le agradezco al señor Jorquera que lo hiciera, aunque le parezca insuficiente, pero le engrandece como político y como persona y, señorías, lo tengo muy presente. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, para la réplica que le queda tiene la palabra el señor Jorquera durante tres minutos.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Voy a ser muy breve porque creo que el debate sobre si es viable que esté concluido a finales de 2015 es absurdo, ya que si esto es cierto o no nada más que el tiempo lo va a demostrar y a quien le corresponda gobernar, cumplir ese calendario y la ejecución presupuestaria necesaria. Lo que sí es cierto es que el Gobierno del señor Blanco —porque entiendo que hay que valorar la acción del Gobierno independientemente de que usted no haya sido ministro de Fomento durante todos los gobiernos presididos por don José Luis Rodríguez Zapatero— asumió

en su momento el compromiso de que estuviese finalizado en el año 2009 y no se cumplió; tampoco se cumplió después en el año 2012, y eso alimenta nuestro escepticismo aun reconociendo como reconocemos que se le dio un impulso muy importante a las inversiones.

No nos preocupa si el AVE va a llegar a Galicia antes que a Estados Unidos. Consideramos muy razonable el planteamiento de otras fuerzas políticas. Incluso ese era el planteamiento del BNG —así lo tengo que decir—, de cuestionar en su momento que se hubiese apostado por el modelo AVE, porque consideramos que hubiese sido mucho más racional haber apostado por la modernización de la red ferroviaria preexistente modificando trazados, duplicando vía en toda la red, electrificando toda la red... Eso hubiese tenido una rentabilidad social y económica posiblemente muy superior y con menor volumen de inversión. ¿Qué ocurre? Que se va prolongar excesivamente en el tiempo, y es que estamos hablando de que en el mejor de los casos llegaría a Galicia veinticuatro años después que a Andalucía y que si se apostó por ese modelo tiene que llegar a todas las partes del territorio del Estado español. Además, si se eterniza en el tiempo la llegada del AVE a Galicia nuestra condición de periferia económica se vería agudizada; por eso a nosotros nos importa que llegue en unos plazos razonables teniendo en cuenta que en el mejor de los casos va a llegar con veinticuatro años de retraso en relación con Andalucía, y en comparación a cómo está llegando a otras partes del territorio del Estado español. No nos importa que en Estados Unidos no tengan AVE, lo que nos importa es que Galicia, que sigue teniendo una red convencional enormemente deficiente y con características muchas veces más propia de la primera mitad del siglo XX que del siglo XXI, al mismo tiempo pueda verse excluida del mapa de la alta velocidad hasta un horizonte temporal muy indeterminado.

Por lo que se refiere a la prolongación del eje atlántico ferroviario hacia el norte entre A Coruña y Ferrol, señor ministro, al margen de las dificultades que puedan poner algunos ayuntamientos, si hay voluntad política y esa voluntad política se traduce en impulso y en dotación presupuestaria esas dificultades realmente eran salvables. Lo cierto y objetivo es que en junio de 2007 se adjudicó la redacción de un nuevo estudio informativo en el subtramo entre Ferrol y Betanzos y dicho estudio todavía ni siquiera ha sido publicado o presentado para que se abra un plazo de alegaciones y para que se esté en disposición después de redactar un proyecto constructivo. Nosotros creemos que objetivamente no hubo voluntad política, en cualquier caso los argumentos están expuestos y reiterados y agradezco no obstante lo que usted ha dicho y el tono de su réplica.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jorquera.

Para concluir, y con posterioridad a la intervención del ministro, la señora Espinosa como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra.

La señora **ESPINOSA MANGANA**: Señor ministro, gracias por su comparecencia y gracias en nombre del Partido Socialista por su compromiso con Galicia.

Permítanme que antes de hablar del AVE haga una pequeña reflexión. Posiblemente todos compartimos que en una economía global desde la periferia se puede ser competitivo. Pero no siendo la única condición para que exista un progreso económico, social y cultural es imprescindible estar dotado de un buen nivel de comunicaciones y accesibilidad. Afortunadamente en los últimos siete años y medio, bajo un Gobierno socialista, se han dado pasos de gigante en las comunicaciones estratégicas a Galicia: puertos, aeropuertos, carreteras y AVE. Hoy nos toca hablar del AVE y por mucho que se empeñe el Partido Popular Galicia está hoy más cerca del resto de Europa que cuando gobernaba el señor Aznar. Hay dos formas de gobernar, la del sentido de Estado, de la responsabilidad, de los hechos y de las obras, y otra la que aplica normalmente el Partido Popular, la demagogia, la propaganda, la deslealtad, la tendencia a negar la evidencia y, como está haciendo también la Xunta de Galicia, la de torpedear. El señor ministro expuso, creo que con bastante nitidez, los obstáculos que ha tenido que ir sorteando hasta que puso en funcionamiento algunas partes, licitando, adjudicando, etcétera. No voy a entrar en ello, pero sí quiero hablar de alguno concreto al que hizo también referencia el señor Delgado porque en mi anterior responsabilidad como ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino me ha tocado también compartir alguno de los problemas del ministro de Fomento. Cuando se habla de los informes que se precisaban de la Xunta de Galicia en materia de medio ambiente, quiero decirle muy con claridad que los informes que se recibían no eran informes donde hubiera una defensa del medio ambiente o de un desarrollo sostenible que muchos defendemos. Puedo asegurarles que se traslucía claramente una falta de rigor en los mismos que ponía de manifiesto la única intención de retrasar y dilatar cualquier avance de los proyectos del AVE a Galicia. Como todos podemos acceder a Internet, podemos entrar en el programa Sabia en la página web del Ministerio de Medio Ambiente y ver un ejemplo concreto: subtramo Lubián-Cerdedelo.

El 23 de abril de 2009 el Ministerio de Fomento presentó ante el Ministerio de Medio Ambiente la documentación para obtener la declaración de impacto ambiental. El 7 de mayo el Ministerio de Medio Ambiente da traslado a las administraciones afectadas. Ahora, señorías, comparen. La Junta de Castilla y León responde el 21 de agosto de 2009 y la Xunta de Galicia el 28 de enero de 2010; más de cinco meses de diferencia tratándose de comunidades autónomas gobernadas por el mismo partido político y estando obligadas a realizar los mismos trámites. ¿Ineficiencia? ¿Alevosía? Respondan ustedes. Más aún, el informe de enero de 2010 era negativo, lo que obligaba a someter el proyecto a evaluación ambiental, y no es hasta el 9 de julio de 2010 cuando tras varios trámites adicionales se puede eximir de la DIA.

Estamos hablando de un espacio temporal que va del 23 de abril de 2009 al 9 de julio de 2010, y con una simple simulación, cogiendo la fecha del informe de la Junta de Castilla y León —repito, agosto 2009— estaríamos hablando de casi un año de retraso por causas totalmente ajenas al Gobierno de España y por el motivo que ustedes quieran, pero desde luego por la no colaboración de la Xunta de Galicia. Y esto lógicamente lleva a que con posterioridad el Ministerio de Fomento tenga que hacer un gran esfuerzo para salvar muchos más trámites en mucho menos tiempo. Por tanto, estos son hechos demostrables que son públicos para toda la ciudadanía y que están respaldados por documentos oficiales y con comportamientos como el que acabo de citar. Es inaudito que quiera el Partido Popular adjudicar retrasos a quien hizo los mayores esfuerzos, asumiendo incluso negociaciones y ofreciendo colaboración más allá de lo que le correspondía. Sin llegar a equivocarme, porque lo viví, puedo decirles que frente a un gran interés por parte del ministro de Fomento, lo mejor que encontramos fue la desidia de la Xunta de Galicia. Este es uno en concreto, si dispusiéramos de tiempo desde luego podría estar dándoles aquí datos concretos y haciendo llamamiento a referencias documentales concretas para que lo pudieran ustedes comprobar. De lo que podíamos estar hablando es de un catálogo de deslealtades de la Xunta de Galicia hacia el proyecto del AVE a Galicia. Podemos poner un ejemplo muy concreto. Nada más firmarse el protocolo entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y algunas personas del Partido Popular inician automáticamente una etapa reiterando una y otra vez que no se están cumpliendo las licitaciones. Yo les pregunto: ¿Alguien en su sano juicio se puede creer que un ministro arriesgue en algo que no tiene obligación si no va a cumplir? ¿Alguien que no quiere ser transparente se atreve a plasmar en un protocolo lo que no va a hacer? La respuesta claramente es no. Pero ya sabemos la forma de obrar que tiene el Partido Popular, repetir una y mil veces las cosas para crear incertidumbre y desconfianza.

Esta estrategia no le funcionó al Partido Popular porque a cada declaración que hacía algún responsable del Partido Popular o de la Xunta de Galicia de que no se cumplían los compromisos, desde el Ministerio de Fomento se respondía con una nueva licitación o con una nueva adjudicación. Perdone que lo personalice en usted, señor Delgado, pero le conozco desde hace tiempo y nunca vi actitudes como la que ha tenido hoy aquí. Sus nervios, y también confundir determinados términos en los que no quiero entrar, son única y exclusivamente porque sabe que se ha superado con creces el compromiso adquirido, porque estamos hablando de una inversión en Galicia de 4.816 millones de euros licitados frente a los 4.678 comprometidos, tal y como señaló el ministro, además esa cantidad como no se ha acabado el año 2011 todavía puede incrementarse. Puedo entender sus nervios, pero creo que es una postura —ya no quiero decir honrada porque igual me interpreta mal— bastante

más justa con el Gobierno de España y con todos los ciudadanos la que tuvo el señor Jorquera que la que tuvo usted.

Seguimos con ese catálogo y podemos saltar al siguiente ataque. El siguiente ataque, del que hablaba el ministro de Fomento, fue a los técnicos. Solamente voy a hacer un llamamiento porque por ser un tema muy puntual quizá pasó desapercibido para toda la ciudadanía. Lo que ha hecho la Xunta de Galicia al descalificar a las personas que hicieron esos informes no es ni más ni menos que lo que están haciendo las comunidades autónomas gobernadas por el Partido Popular con los profesores y con el mundo de la enseñanza. Es decir, van directos a...

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señora Espinosa, le queda un minuto para concluir.

La señora **ESPINOSA MANGANA**: Gracias, señor presidente.

Han descalificado a las personas para hacer con esa descalificación otras cosas por atrás. Les digo más cosas que han hecho. ¿Cómo se atreven, además desde una comunidad autónoma, a pedir a un Gobierno de España que en temas de proyectos, además cumpliendo los estatutos, no se interfieran competencias revisando proyectos? Pero imagínese que fuera al revés, que el Gobierno de España resulta que quiere revisar un proyecto de la Xunta de Galicia o del ayuntamiento equis. ¿Pero qué escándalo tendríamos en cuanto al respeto competencial que tenemos entre todas las administraciones!

No me queda tiempo, pero podría sumar uno, dos, tres, hasta cinco mil apuntes en ese catálogo que ustedes han elaborado de poner única y exclusivamente piedras en el camino, en este caso en la vía del AVE, para que no pueda llegar. Le digo una cosa: la alta velocidad es incompatible con el sofá del señor Rajoy (**El señor Ayala Sánchez: ¡Hala, hala! —La señora Pastor Julián: ¡Qué barbaridad!**). Por eso, muchos ciudadanos van a saber quién está defendiendo, quién está trabajando por una vertebración de España, por una vertebración también de Galicia, y quiénes no lo están haciendo.

Finalizo, señor presidente, agradeciendo de nuevo todos los esfuerzos del ministro por Galicia y diciéndole una cosa, porque algún proverbio hoy se utilizó aquí: Obras son amores y no buenas razones. Usted lo podrá decir, señor ministro, otros no. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir el señor ministro de Fomento tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO Y MINISTRO PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Blanco López): Lo haré muy brevemente, señorías.

En primer lugar, quiero hacer una aclaración al señor Jorquera. En principio, la línea que se va a poner en funcionamiento se va a controlar desde el centro de

control de Atocha y, posteriormente a 2012, cuando esté concluido, se va a controlar desde el centro de control de tráfico que se está haciendo en León. Por tanto, esta es la respuesta a la pregunta que me ha formulado.

Aclarado esto, quiero manifestar algo. Señorías, la única política posible es la del compromiso, y el compromiso en materia de infraestructuras se plasma en la inversión. Señorías, hemos hablado mucho, probablemente incluso hemos elevado el tono de voz. Aquí estamos las tres fuerzas políticas que seguramente vamos a seguir estando a partir del próximo 20 de noviembre en este Parlamento. Pongámonos de acuerdo en una cosa, pongámonos las tres fuerzas políticas —yo estoy dispuesto a ello— a adquirir el compromiso de mantener la inversión pública en Galicia en materia de alta velocidad en los términos que se ha venido haciendo durante estos tiempos. Les propongo ese acuerdo y ese pacto. Es la mejor garantía de que el AVE llegue a tiempo. Me da igual si llega en el mes de diciembre del año 2015 o en el mes de febrero del año 2016, pero pongámonos de acuerdo en algo que es el verdadero compromiso, en la inversión, y superemos la idea de lo haré en función de

las circunstancias. La política exige previsión y priorizar. Algunos hemos priorizado y hemos dado muestras de esa prioridad. Ese es el auténtico compromiso con nuestro país, con Galicia; es nuestro auténtico compromiso con el futuro. Reitero, que no quede en saco roto la propuesta que acabo de hacer. Esperaba que en alguna intervención hubiera salido de motu proprio haber garantizado la inversión que se estaba haciendo para garantizar la llegada de la alta velocidad en Galicia. No ha sido así y, como no ha sido así, propongo ese acuerdo para que sea así. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor ministro de Fomento. Han sido once horas, seis de Comisión y cinco de Pleno, de manera continuada. Les deseo a todos feliz regreso a su destino y feliz descanso, si se puede, pues creo que el ministro tiene todavía muchos quehaceres. Nos volvemos a ver el próximo miércoles a las doce y media en la Comisión de Fomento.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y cinco minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

